

884609 A
3



ESCUELA SUPERIOR de CIENCIAS JURIDICAS

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
NUMERO DE INCORPORACION 8846-09

**LA NECESIDAD DE CREAR UN REGLAMENTO DE
TRANSITO PARA EL MUNICIPIO DE ATIZAPAN DE
ZARAGOZA, ESTADO DE MEXICO**

T E S I S P R O F E S I O N A L

PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

ROSA MARIA GONZALEZ PEREZ

**ASESOR DE LA TESIS: LIC. JOSE MIGUEL GONZALEZ SANCHEZ
REVISOR DE LA TESIS: LIC. ARMANDO LOPEZ SALINAS**

NAUCALPAN DE JUAREZ, MEX.

ABRIL 2003.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

**TESIS
CON
FALLA DE
ORIGEN**

PAGINACIÓN DISCONTINUA

B

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de
UNAM a difundir en formato electrónico e impre-
contenido de mi trabajo de tesis.
NOMBRE: Jose Ma González
Pérez
FECHA: 1-04-03
FIRMA: [Firma]

AGRADECIMIENTOS:

Durante el camino de mi vida he pasado por diferentes situaciones y en todas ellas ha existido una presencia constante que me acompaña en los momentos duros y difíciles y que me ilumina para ver con claridad las oportunidades únicas y especiales, por su compañía continua y por lo que soy agradezco infinitamente.

A mi Dios.

Me hubiese gustado que dos personas importantísimas en mi vida disfrutaran conmigo este momento, pero como no es posible, elevo mis oraciones agradeciéndoles el haberme dejado el legado mas valioso, el amor, los principios y valores que sembraron en mí.

A mis padres.

El presente trabajo significa un logro en mi vida y lo quiero compartir con una persona cuya fortaleza, tenacidad e ingenio lo caracterizan, él me ha acompañado y apoyado leal e incondicionalmente, por todo ello, gracias por tu infinito amor y paciencia.

A Fernando mi esposo.

Quiero agradecer a la persona que me incursiono en esta profesión, ella tiene una fortaleza inagotable, personalidad única y objetivos propios, ha sabido forjar su propio destino no importando adversidades aun y cuando eso implique un esfuerzo extra.

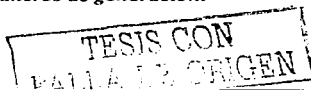
A Mi hermana Mary Carmen.

Durante mis años en la Universidad varios fueron los profesores que me impresionaron, sin embargo ninguno como el Licenciado Armando López Salinas el cual posee una claridad de mente aunado a una sencillez y profesionalismo inigualable, gracias por sus múltiples atenciones y por la oportunidad de haberlo tenido como profesor.

Para el Lic. López Salinas.

Quiero agradecer a Keyla, Aline, Brenda, María de Jesús, Justo, César, Ezequiel, Armando, Toño, Yuen, Ehecatl, Edwin y Ariel, los cinco años que compartimos estudiando, sufriendo y madurando, al acordarme de las anécdotas que construimos y de sus personajes mi cara dibuja una amplia y satisfecha sonrisa. Es difícil encontrar personas como ustedes.

A mis compañeros de generación.



C

INTRODUCCION:

A través del desarrollo del presente trabajo serán presentados los aspectos mas relevantes encontrados en el Reglamento de Tránsito del Estado de México, la intención es demostrar que debido a los errores, lagunas, deficiencias e inconsistencias del contenido de esta reglamentación el objetivo de la misma se ha desvirtuado, convirtiéndose en la actualidad en un obstáculo para que el servicio de tránsito sea proporcionado en forma eficaz y oportuna ante los diversos problemas que en esta materia se presentan en la entidad.

Así mismo de este análisis se evidenciará la discrepancia que existe entre los escenarios reales y los supuestos que establece la norma.

Serán presentados los comentarios y aportaciones respectivas a efecto de que sean subsanadas las deficiencias señaladas.

Algunas situaciones parecerán alusiones personales, sin embargo lo que pretendemos es reflejar los escenarios reales que prevalecen al tratar de realizar un trámite de tránsito y al transitar por vías y caminos de la entidad.

Los comentarios reflejados son resultado de experiencias propias, algunos de estos podrían considerarse obvios sin embargo otros nos harán concientizar sobre su indispensable atención.

Presentaremos como a través de las reformas constitucionales que se hicieron en el año de 1999 fue modificado el artículo 115 de nuestra Carta Magna, las cuales pretenden reconocimiento y protección del municipio, dando como resultado que queda de competencia municipal exclusiva la materia de tránsito.

Señalaremos la facultad reglamentaria que tienen los municipios para expedir sus bandos de policía y gobierno, reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

D

Abordaremos los motivos que generan la necesidad de que el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza expida su propia reglamentación en materia de tránsito.

La intención del presente trabajo es proponer recomendaciones que permitan orientar en un futuro la elaboración de una reglamentación de Tránsito propio para el municipio de Atizapán de Zaragoza, o bien de aquellas personas que se encuentren interesados en la modificación del Reglamento de Tránsito del Estado de México vigente.

CON
FALLA DE ORIGEN

e

INDICE

	Pág.
Capítulo I.- Problemática actual del reglamento de tránsito vigente en el Estado de México	1
1.1.- Análisis jurídico del reglamento de tránsito del Estado de México	20
1.2.- Errores sustantivos de dicho reglamento	22
1.3.- Lagunas y conductas no previstas por dicho reglamento	30
1.4.- Incongruencias existentes entre la Ley de tránsito y transporte del Estado de México y el reglamento de tránsito del Estado de México	51
Capítulo II.- Facultad del ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza para administrar el tránsito operativo y administrativo en dicha jurisdicción	61
II.1.- Análisis jurídico del Convenio de coordinación en materia de tránsito entre el gobierno del Estado de México y el municipio de Atizapán de Zaragoza	70
II.2.- Análisis jurídico de los anexos de ejecución 1 y 2 al Convenio de coordinación en materia de tránsito entre el gobierno del Estado de México y el municipio de Atizapán de Zaragoza	76

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

F

II.3.- Análisis jurídico del Addendum al Convenio de coordinación en materia de tránsito entre el gobierno del Estado de México y el municipio de Atizapán de Zaragoza.....	84
Capítulo III.- Facultad municipal de reglamentar el tránsito en el municipio de Atizapán de Zaragoza	94
III.1.- Análisis jurídico del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	98
III.2.- Análisis jurídico de las fracciones II y III del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	101
Capítulo IV.- Necesidad de establecer un reglamento de tránsito para el municipio de Atizapán de Zaragoza	107
IV.1.- Subsanación de errores, lagunas, deficiencias e incongruencias de disposiciones legales anteriores a dicha propuesta	113
IV.2.- Necesidad de establecer lineamientos para llevar a cabo la coordinación entre el gobierno del Estado de México y el municipio de Atizapán de Zaragoza ante problemáticas de servicio público de pasajeros que involucren ambos niveles de gobierno	114
IV.3.- Establecimiento de sanciones más severas para los peatones y motociclistas infractores ...	119

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

G

**IV.4.- Establecimiento de lineamientos aplicables
para la creación, desarrollo e instrumentación
de programas de cultura y educación vial 121**

Conclusiones 123

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO I.- Problemática actual del Reglamento de Tránsito vigente en el Estado de México

Iniciaremos remontándonos en el desarrollo humano, el cual ha tenido un crecimiento demográfico desmedido aparejado a grandes avances tecnológicos lo que ha propiciado que el hombre busque diversas formas de transportación cada vez mas rápidas y complejas, las cuales han variado de acuerdo a la época y el lugar geográfico, empleándose desde elefantes, camellos, caballos, carruajes, trenes, bicicletas, motocicletas, automóviles de propulsión mecánica, tren férreo y subterráneo, aviones, etc., siendo el automóvil el mas utilizado en la actualidad en las grandes urbes, así debido al crecimiento desmedido de su utilización se buscó desde un inicio regular el tránsito de vehículos.

Como dato curioso tenemos que los vehículos que primero se buscó reglamentar fueron los de transporte a través de la Ley juliana que data del año 45 antes de cristo, la cual prohibía la circulación de transporte de carros de víveres desde las 10 AM. hasta la puesta del sol. De lo anterior podemos apreciar que un aspecto importante desde aquella época fue el que se estableciera un horario específico para la circulación de los vehículos de carga, suponiendo que dicho horario fue fijado a efecto de despejar en determinadas horas. los caminos y vías de aquellos vehículos que pudiesen entorpecer la circulación.

Por lo que hace a nuestro País se tiene la referencia que hace el Lic. Molinero, que señala: "Hasta donde se tiene memoria los antecedentes indican que en México primero se empezó a regular el transporte y posteriormente el tránsito o circulación de los vehículos, ya que el primer Reglamento se dictó en la Ciudad de México, Capital del Virreinato en el año de 1793, para regular el desplazamiento de bienes y personas".(1)

(1) Molinero Molinero Angel R. y otro, Transporte Público.- Planeación, Diseño, Operación y Administración. Secretaría de Transporte y Vialidad, Ciudad de México, México, 1996. Pag. 659

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Es muy grato ver que en aquel entonces estaba mas despierta la conciencia de las autoridades para reglamentar el tránsito de vehículos y sobre todo aquellos que transportaban pasajeros y carga. Hoy en día vemos con tristeza que a pesar del cambio de épocas y contextos la autoridad no ha actuado paralelamente a los cambios habidos.

Resulta inexplicable que las reglamentaciones de tránsito vigentes hayan olvidado la fijación de horarios para la circulación de vehículos de transporte de carga ya que podemos observar que a cualquier hora del día inclusive en horas pico nos encontramos con vehículos de carga en carriles centrales que son conducidos con exceso de velocidad y con carga peligrosa, sin que sean infraccionados o detenidos por agentes de tránsito, lo que nos hace suponer que la autoridad de tránsito no ha establecido horarios específicos para que circulen este tipo de vehículos o bien dichos horarios no son acatados y que a su vez los agentes de tránsito no cumplen con su función previsoría ni sancionadora.

Otro dato interesante es que en el año de 1698 ya se obligaba a los alquiladores de coches a poner en la parte trasera de sus vehículos números grandes pintados de amarillo para distinguirlos desde lejos. Desde aquel entonces los prestadores de servicio público de pasajeros tenían la obligación primordial de diferenciar los vehículos con que prestaban su servicio, a efecto de que los usuarios pudiesen distinguirlos del resto de los automóviles.

Por otra parte, en el año de 1933 se establecía una sanción para aquellos conductores que no llevaran consigo el Reglamento de Tránsito.

En este punto consideramos muy atinado el que se obligara a los automovilistas a portar el Reglamento de tránsito, pues ello presuponía el conocimiento del mismo, de no ser así por lo menos serviría de consulta para conocer sus derechos al momento de ser infraccionados, hoy en día el reglamento de tránsito del Estado de México no recoge dicha disposición, motivo por el cual no es de extrañarnos el encontrarnos con infractores que al momento de ser detenidos por los

TRIPIC CON
FALLA DE ORIGEN

agentes de tránsito arguyen una serie de justificaciones que tiene como hecho reiterado el que desconocen el contenido del reglamento y en aras de ello, argumentan que se les perdone la sanción, como si el desconocimiento de éste justificara el transgredir el mismo, pero aquí cabe recordar el principio de derecho que establece: "la ignorancia de la ley no exime de su aplicación".

Ubicándonos en México, indicaremos que transitan un sin número de vehículos nacionales y extranjeros, siendo el Distrito Federal y el Estado de México las Entidades que mayor carga vehicular desahogan. La saturación de tránsito en las vías de estos estados ha provocado el desencadenamiento de una serie de problemas como son: sobreexplotación demográfica, altos índices de ruido, contaminación atmosférica y visual, saturamiento vehicular, caos vial, estrés, aumento de accidentes de tránsito, falta de estructura vial etcétera.

El Distrito Federal y el Estado de México comparten la problemática antes señalada y son los estados con mayor concentración poblacional en todo el país y por ende los de mayor concentración vehicular, por conveniencia soberana cada una de estas entidades federativas tienen su propia legislación en materia de tránsito, sin embargo en aquellas vías que se encuentren inmersas en el territorio de estas entidades y estén clasificadas como vías de competencia Federal se aplica la Ley de caminos, puentes y autotransporte Federal y los reglamentos que de ella derivan.

Concretándonos en el Estado de México, derivado de la problemática antes señalada la autoridad ha tratado de establecer un marco jurídico que permita resolverlo y controlarlo, sin embargo no lo ha logrado, el esfuerzo de los legisladores ha sido superado por la problemática creciente que nos acontece día a día.

TF
FALLA DE ORIGEN

No obstante señalaremos lo que la legislatura local así como el Gobernador del Estado de México han creado y modificado en materia de tránsito:

En el año de 1948 se creó la Ley del Servicio de Tránsito del Estado de México, la cual tuvo vigencia hasta el 20 de abril de 1971.

En 1971 se abroga la ley anterior y se crea la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México, ésta es la que nos rige actualmente.

Como toda ley necesita de un reglamento, en el año de 1978 se crea el Reglamento General de la Ley Tránsito y Transporte del Estado de México, el cual reguló todo lo relativo a la materia de tránsito hasta el año de 1992.

En el año de 1992 se creó el Reglamento de Tránsito del Estado de México, el cual establece en su artículo Segundo Transitorio "Se derogan las disposiciones en materia de tránsito previstas en el Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado y otras de igual o menor rango que se opongan al presente"

De lo anterior, deducimos que la materia de tránsito prevista en el Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transporte fue abrogada para ser trasladada a un reglamento específico, el cual conocemos hoy en día como Reglamento de Tránsito del Estado de México.

Distinguiendo que la materia de transporte es diferente a la de tránsito y que la primera de las mencionadas tiene que seguir siendo regulada, debemos suponer que es reglamentada por el Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México, ya que éste subsiste, al no haberse derogado las disposiciones que en materia de transporte prevé el Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México, entonces la pregunta obligada sería, Si se creó un reglamento específico en materia de tránsito, ¿Por qué en ese momento, no se creó, modificó o actualizó también un reglamento en materia de

TEFIS CON
FALLA DE ORIGEN

transporte y se le denominó específicamente Reglamento de Transporte del Estado de México?. O bien ¿Por qué no se dejó compilado en un solo reglamento la materia de tránsito y transporte tal y como se encontraba en el Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México?. ¿Por qué no, únicamente se avocaron a modificar y actualizar los supuestos y sanciones que éste establecía, sin separar la materia de tránsito de la de transporte?.

Sostenemos que ambas materias deben tener adecuación, y ser congruentes, pues es indiscutible que los vehículos de transporte también transitan, y que desde nuestro muy particular punto de vista, los vehículos de transporte de pasajeros y de carga son en gran medida los que contribuyen al caos vial, los accidentes de tránsito y la inseguridad que prevalece en el Estado de México.

Tratando de encontrar una razón congruente especulamos, suponemos que el Gobernador del Estado, en aquel momento consideró que las disposiciones en materia de Tránsito merecían una actualización y por la importancia de su naturaleza merecía un apartado especial y que por lo tanto debía crear un Reglamento específico en materia de tránsito, creando así lo que ahora conocemos como Reglamento de Tránsito del Estado de México, y que por otra parte, las disposiciones de transporte contenidas en el Reglamento General de Tránsito y Transporte del Estado de México eran acordes y adecuadas y por lo tanto no deberían sufrir modificación alguna quedando subsistentes tal cual en dicho reglamento, para así acatarse. Como dijimos dicho razonamiento responde a una especulación personal y no a una declaración dada por el Gobernador del Estado.

Si bien se buscó diferenciar la materia de tránsito de la de transporte, también es cierto que entre éstas existe una vinculación y que al separar estas materias la aplicación de su normatividad no resulta clara, al carecer de los elementos que sirvan para establecer la coordinación o nexo normativo que pueda determinarnos la forma en que deben

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

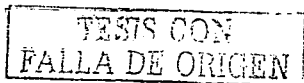
aplicarse ambos reglamentos cuando concurren en un escenario cuestiones de tránsito y transporte.

Y para poner en juego nuestro criterio legal, con respecto a la competencia por materia, con base en el punto anterior proponemos el ejercicio siguiente: El Reglamento de Tránsito lo aplica la autoridad de tránsito, el Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transporte lo aplica la autoridad de transporte, hasta ahí queda claro para todos quien lo aplica formalmente, pero ¿Que pasa cuando existen escenarios en los que concurren cuestiones de tránsito y transporte?, por ejemplo: Cuando el conductor de un **vehículo particular** se encuentra circulando y prestando servicio de transporte público de pasajeros (como pesero) y para exagerar un poco mas la situaciones destacamos que se encuentra circulando por un municipio donde esta *municipalizado* el servicio de tránsito, podría alguien determinar en forma clara y fundada ¿que reglamento debe aplicarse y que autoridad debe ejecutar la norma?. Esta y una serie de problemas similares se encuentran inmersos en las disposiciones antes señaladas, y que son vinculatorias, éstas exigen que el poder ejecutivo dentro de su competencia reglamentaria precise en las disposiciones normativas respectivas, la competencia de las autoridades y/o la forma en que deben coordinarse las autoridades de tránsito y transporte a efecto de que las mismas apliquen la norma y resuelvan al respecto.

Con motivo del planteamiento anterior y a efecto de tener conocimiento del significado que debe dársele a la palabra *municipalizado*, señalaremos lo siguiente. "La prestación de los servicios públicos municipales en forma directa, recibe el nombre de municipalización". (2)

Sin embargo, continuamos sosteniendo que tanto el poder legislativo como el ejecutivo no se han dado a la tarea de analizar las disposiciones que regulan en materia de tránsito y transporte, pues de haberlo hecho se

(2) Robles Martinez, Reynaldo, El Municipio Libre, Ed. Porrúa, Mex. 1993 Pag. 231.



habrían dado cuenta que existen un sin número de anomalías contenidas en dichas disposiciones, que acarrea lo siguiente:

- a) Que no exista adecuación de la Ley de Tránsito y Transporte de la entidad y sus reglamentos con la realidad actual.
- b) Por ende prevealezca un alto índice de inobservancia en dichas disposiciones tanto por parte de la autoridad de tránsito o transporte o como de la propia ciudadanía.

Al particular cabe preguntarnos ¿Es obligación del Estado dar solución a los dos puntos planteados?

Por lo que hace al punto a), indicaremos lo siguiente:

La Constitución Política del Estado de México establece

“Artículo 61.- Son facultades y obligaciones de la legislatura:

Fracción I.- Expedir leyes, decretos o acuerdos para el régimen interior del Estado, en todos los ramos de la administración del gobierno.”

“Artículo 77.- Son facultades y obligaciones del Gobernador del Estado:

Fracción IV.- Expedir los reglamentos necesarios para la ejecución y cumplimiento de las leyes y decretos expedidos por la Legislatura.”

Como podemos observar, es atribución y a su vez obligación de la legislatura local así como del Gobernador del Estado, el expedir, revisar y reformar las disposiciones de tránsito contenidas en la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México y sus reglamentos a efecto de que

TESTES CON
FALLA DE ORIGEN

exista congruencia y adecuación de éstas con la problemática actual en nuestra entidad.

Por lo que hace al inciso b), sobre la observancia de la ley indicaremos lo siguiente:

La Constitución en comento establece:

“Artículo 77.- Son facultades y obligaciones del Gobernador del Estado:

Fracción II.- Cuidar el cumplimiento de la presente Constitución y de las leyes, Reglamentos, acuerdos y demás disposiciones que de ella manen, expidiendo al efecto las órdenes correspondientes”.

Con lo anterior nos queda claro que es atribución del Gobernador del Estado el que haga valer la normatividad que en materia de tránsito y transporte existe, expidiendo al efecto las ordenes necesarias y haciendo valer las acciones que considere pertinentes para su debida observancia.

Cabe aclarar que las obligaciones del Gobernador del Estado de México contenidas en las fracciones II y IV del artículo 77 son de diferente naturaleza.

La fracción II es una función de naturaleza POLICIAL.
La fracción IV es una función de naturaleza REGLAMENTARIA

A su vez éstas se realizan a través de diferentes actividades, las cuales iremos analizando de lo general a lo particular, exceptuando aquellos elementos que distraen nuestra atención, para llegar a establecer como se llevan a cabo dichas funciones.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Comenzaremos por la función policial, señalando lo siguiente:

La acción POLICIAL del Estado consiste en "La actividad del Estado que pretende la convivencia pacífica y ordenada de los individuos y de sus actividades, dentro del grupo social al cual pertenecen, o mas concretamente, la función o actividad administrativa cuyo objeto es la seguridad, moralidad, salubridad pública, y la economía política, en cuanto llega a afectar a la primera". (3)

Con lo anterior resulta claro que el Estado mediante su actividad de policía en materia de tránsito y transporte tiene la obligación de vigilar que el individuo se conduzca de manera tal que permita su convivencia pacífica y ordenada, utilizando al efecto los medios que establece la ley y considere necesarios.

Con respecto a estos medios mencionaremos "la policía para poder cumplir con su cometido, dispone de una serie de medios de diferente naturaleza, carácter y alcance, que pueden ser agrupados en la siguiente manera:

Medios ejecutivos o de coacción, los cuales incluyen múltiples formas de actividad, que comprenden: 1) La actividad informativa y preventiva, en la cual la policía obtiene el conocimiento de los hechos y situaciones inherentes a su accionar (inspección, registro, revisión, vigilancia, etc.) y previene que se cometan violaciones o perturbaciones del orden público establecido; 2) la actividad coactiva y sancionadora que tiende a la ejecución directa y aún forzosa de los actos y decisiones policiales, por medio de una compulsión suficiente sobre los individuos..." (4)

(3) Jorge Escala Hector, Compendio de Derecho administrativo, Ed. Desalma Buenos Aires, 1984, México, Pág.

878

(4) Ibidem, Pág. 900

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

A efecto de aclarar los medios coactivos y sancionadores citamos lo siguiente: "Las sanciones y los actos de ejecución son aquellos por medio de los cuales la autoridad administrativa ejercita coacción sobre los particulares que se niegan a obedecer voluntariamente los mandatos de la ley o las ordenes de la referida autoridad.

Una parte importante de la actividad administrativa son los actos de sanción, en virtud de los cuales se castigará la infracción a las leyes o a las órdenes administrativas". (5)

Con respecto a la materia de tránsito señalaremos una de las sanciones administrativas conocidísima por todos, la multa, la cual es recordada por todos nosotros por medio de una boleta de infracción la cual está clasificada como un acto administrativo y que por ende se deriva una multa de tipo administrativo, al particular cabe señalar la definición de ésta:

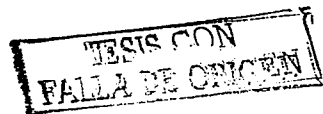
"Multa administrativa.- Considerada como medio represivo de tipo pecuniario por infringir disposiciones de policía que impone la administración pública, consistente en el pago de una cantidad de dinero al erario, previa comprobación de la infracción cometida".(6)

A la mayoría de nosotros se nos ha impuesto este tipo de multas cuando transgredimos el reglamento de tránsito, pero es necesario recordar que para que se nos imponga una sanción de este tipo, es menester el que dicha conducta "debe hallarse reconocida o resuelta de la existencia de una ley formal precedente, pues si no fuere así sería muy simple la justificación de un actuar policial no sujeto a sus propios límites, es decir, arbitrario y extralimitado".(7)

----- (5) Baez Martínez Roberto. Manual de derecho administrativo, Ed. Trillas, 1990, México, Pag. 108

----- (6) Fernández Ruiz Jorge. Panorama del derecho Mexicano, Derecho Administrativo. ED MC. Graw Hill, Mex 1998, Pag. 83

----- (7) Jorge Escotía Hector. Compendio de Derecho Administrativo, Ed. Desalma Buenos Aires, 1984, México, Pag. 892



Este último punto es el que criticamos, los supuestos que prevén las normas jurídicas de tránsito y transporte ya no son congruentes con las conductas desplazadas por el individuo, por tal motivo el automovilista puede pasar por alto la observancia del reglamento de tránsito o transporte, o bien el agente de tránsito se extralimita en su función al no adecuarse los escenarios actuales a los que establece la norma.

Para precisar mejor las cosas, señalaremos como el Gobernador de esta entidad realiza las acciones policiales en materia de tránsito y transporte.

Iniciaremos por la materia de **TRANSITO**:

Ésta es ejecutada por la Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito de la entidad, aclaramos aun y cuando dicha dependencia tiene dicha denominación, no entraremos al análisis de cómo se aplica la función policial en materia de seguridad pública, ya que el estudio del presente trabajo compete única y exclusivamente a la materia de tránsito y todo aquello que vaya relacionado con el mismo.

Una vez aclarado lo anterior decimos, para el debido cumplimiento y vigilancia de las disposiciones legales, y administrativas en materia de tránsito, ésta área es dividida y ejecutada de acuerdo a lo siguiente:

- A) La parte Operativa*
- B) La parte Administrativa.*

A) La parte operativa, la cual es ejercida a través de las diferentes corporaciones de tránsito encargadas de mantener el orden en esa materia, contando para ello con la cantidad de Unidades Administrativas desconcentradas que considere necesarias en las diversas regiones del Estado, las que tienen a su cargo la dirección de los agentes de tránsito, siendo éstos los que materialmente vigilan el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento de Tránsito.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Al particular cabe señalar algunas características o elementos indispensables del actuar de los agentes de tránsito.

- a) Los agentes de tránsito adscritos a esa dependencia actúan investidos de autoridad.
- b) El actuar de dichos agentes debe ser conforme a derecho
- c) Dicho actuar se encuentra regulado en el Reglamento de Tránsito del Estado de México
- d) Del contenido del reglamento de tránsito se desprenden las funciones de los agentes de tránsito, las cuales son: auxilatorias, informativas, previsoras y sancionadoras

A continuación señalaremos en que consiste cada una de esas funciones:

. Funciones auxilatorias.- Que se desprende de la diligencia del agente de tránsito para apoyar a los automovilistas que caen en diferentes incidentes como puede ser: Cuando un conductor sufre alguna falla mecánica, avería o pinchadura de neumático y requieran de su apoyo para el retiro de la unidad a un lugar en el que en breve tiempo pueda ser reparado el vehículo.

. Funciones informativas o previsoras.- Las cuales puede realizar a través de una indicación verbal, o bien a través de señales o dispositivos viales.

. Función sancionadora.- La cual es impuesta a través de una amonestación o en su caso de una multa (boleta de infracción) por infringir las disposiciones de tránsito, cuyo monto puede variar de acuerdo a los supuestos violados.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

B) La parte administrativa, la cual es ejecutada a través de unidades administrativas desconcentradas o en su caso descentralizadas, y que son las dependencias a través de las cuales, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos por el Reglamento de Tránsito, los automovilistas realizan todos los trámites inherentes para la obtención de los documentos que autorizan la libre circulación del vehículo y su conductor por las caminos y vías de la República Mexicana.

Los servicios proporcionados por estas dependencias son ejecutados por servidores públicos que tienen la obligación de actuar de acuerdo a la normatividad que para cada trámite prevé el Reglamento de Tránsito del Estado de México, recordemos este Reglamento tiene varios errores incongruencias y deficiencias, tanto en la parte operativa como en la parte administrativa de tránsito.

Pasaremos ahora a la materia de **TRANSPORTE**.

Es preciso tener presente que esta materia está prevista en la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México y que el otorgamiento, modificación, revocación y caducación de las concesiones y permisos necesarios para la explotación del servicio público de transporte en la entidad se encuentra regulado a través de la parte subsistente del Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México.

Esta materia tiene varias deficiencias y cuestionamientos en cuanto a su aplicación, no obstante entraremos a su estudio para escudriñar como opera.

Primero en materia de transporte concurren dos Direcciones de diferente naturaleza

- La Dirección de seguridad pública y tránsito del Estado, la cual depende de la Secretaría de Gobierno del Estado

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- La Dirección General de Transporte Terrestre conocida como DGTT, ésta Dirección depende de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte del Estado

Tanto la Secretaría de Gobierno como la Secretaría de Comunicaciones y Transporte dependen del Gobernador del Estado de México, y que éste a efecto de realizar su función policial delega funciones en sus Secretarías, éstas a su vez las delegan a las Direcciones competentes y éstas hacen lo propio con aquellos servidores públicos de ejecutar materialmente dicha atribución.

Una vez aclarado lo anterior y volviendo a la forma en que opera la materia de transporte, aclaramos que existen vehículos particulares de carga y vehículos de servicio público de carga.

A efecto de entender y diferenciar éstos a continuación señalaremos algunas particularidades de éstos.

Vehículos particulares de carga.- Los que están destinados al uso comercial de una negociación mercantil o que en su caso, constituyen un instrumento de trabajo.

Vehículos de servicio público de carga, son: Aquellos vehículos que por la naturaleza del servicio que prestan es necesario que cuenten con una concesión, permiso o autorización de la autoridad de Tránsito, como son el servicio de pasajeros, alquiler, de carga especial y de turismo.

La circulación de ambas clases de vehículos de carga debe ser controlada, supervisada y en su caso sancionada por la Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito de la Entidad, al señalarse así en el Reglamento Interno de la Secretaría de Gobierno que establece, la Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito le corresponde aplicar el Reglamento de Tránsito en lo conducente, controlar y vigilar el Transporte en el Estado.

IMPRESO CON
DE ORIGEN

Entre otras atribuciones mas que tiene dicha dependencia es la de expedir las placas de servicio público que previa concesión haya otorgado la DGTT.

En el mismo Reglamento Interno establece que a la DGTT le corresponde otorgar, modificar, revocar o caducar las concesiones y permisos necesarios para la explotación del servicio público de transporte en vialidades de Jurisdicción estatal.

Aun y cuando dichas Direcciones tienen atribuciones distintas, existe una laguna entre la tramitología que hace una y otra de estas dependencias, sin que informe una a la otra el estado que guarda cada uno de los trámites de servicio público que llevan a su cargo.

Muchos de los prestadores de servicio público llevan años renovando su concesión o tramitando su emplazamiento, no es desconocido que el otorgamiento de concesiones o placas de servicio público responde a intereses políticos, y que cambia el curso de estos trámites dependiendo del estado político que guarda la entidad.

Aun y cuando el Reglamento de Tránsito de la entidad establece en su artículo 118 aquellos supuestos bajo los cuales puede ser retenido un vehículo, señalando entre otros los siguientes:

Fracción IX.- "Por prestar el servicio público sin la debida autorización;"

Fracción X.- "Por incumplimiento o violación reiterada de las condiciones fijadas para la prestación del servicio público de transporte, en apoyo a las autoridades del ramo; y"

Bajo los supuestos antes previstos la autoridad de tránsito debería tener control total sobre la circulación de aquellos vehículos que se encuentran prestando el servicio público, sin embargo la mayoría de los conductores que son infraccionados y retenido su vehículo exhiben una concesión o

TESIS CON
SALIDA DE ORIGEN

permiso argumentando que el emplacamiento se encuentra pendiente por causas imputables a la autoridad.

Derivado de lo anterior no es de extrañarnos el que no encontremos con una cantidad enorme de vehículos particulares que se encuentran prestando el servicio público sin cromática, placas o concesión inobservando así lo que establece la Ley.

Aprovechando dicha situación vehículos piratas obtienen documentación falsa para amparar la prestación del servicio.

El no dar gestionamiento oportuno a los trámites debería implicar una responsabilidad para los servidores públicos involucrados, sin embargo en la práctica, esto sirve como prerrogativa para que actúen bajo criterios subjetivos e intereses particulares.

Por otra parte no existe una fuente de consulta para las autoridades de tránsito desconcentradas o descentralizadas, que permita verificar el estado actual que guardan cada uno de los trámites sujetos a concesión y emplazamiento de servicio público, al considerarse información confidencial, tan confidencial que en ocasiones ni siquiera al interesado le es proporcionada ésta.

Al intervenir la DGTT en el otorgamiento de concesiones y permisos de servicio público y la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito en el emplacamiento de esos vehículos, el control, supervisión y sanción de la circulación de los vehículos que se encuentren prestando el servicio público debiera convertirse en una función coordinada entre éstas dos dependencias.

Y decimos debiera porque no existe disposición normativa que instruya en forma clara la concurrencia de competencias de la autoridad de tránsito y de la de transporte en escenarios en los que se estén violando disposiciones de tránsito y de transporte así mismo existe una laguna en cuanto a como debe llevarse a cabo dicha coordinación aunado al hecho de la falta de disposición de estas autoridades para hacerlo, ya que a

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

saber, ninguna de ellas considera el hecho de subordinarse a la otra ni de solicitar ayuda para la realización de su función, lo que provoca que cada una de ellas actúe en forma independiente y que su actuar no cubra los requisitos de legalidad que deben considerarse para cualquier acto administrativo, o bien dejan de actuar, al no ponerse de acuerdo, cuestión que aprovechan los tolerados y piratas para prestar el servicio de forma totalmente irregular y en condiciones nada gratas, gozando así de gran impunidad, y para el caso de que alguna de esas autoridades realice operativos para impedir que se siga prestando el servicio de forma ilegal e irregular, fácilmente cualquiera de los prestadores de servicio ilegales hace uso de los recursos jurídicos a que tiene derecho argumentando falta de legalidad en el procedimiento por no cumplir con los requisitos legales, finalizando esto en la obtención de una sentencia favorable a favor del prestador del servicio ilegal, en la que se determina la restitución de las cosas al estado que guardaban hasta antes del actuar de la autoridad administrativa.

A efecto de conocer el sentido que debemos darle a los vehículos llamados *tolerados* a continuación señalaremos cuales son estos "son aquellos que dan un servicio de transporte público en vehículos particulares, es decir no cuentan con la autorización correspondiente para prestar el servicio y sus unidades no están emplacadas como vehículos destinados al servicio público en cualquiera de sus modalidades.

Los tolerados significan un problema para autoridades así como para los concesionarios ya que traen aparejadas implicaciones de tipo político, económico, social y jurídico". (8)

Como podemos observar el actuar de las autoridades deja mucho que desear pero todo ello es provocado por la falta de disposición normativa que instruya la coordinación que debe existir entre la autoridad de tránsito y transporte, así mismo debe existir adecuación de los diversos ordenamientos jurídicos como la Ley de Tránsito y Transporte, el

(8) Molinero Molinero Angel R. y otro, *Transporte Público.- Planeación, Diseño, operación y administración*, Secretaría de Transporte y Vialidad México 1996, Pág. 682

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Reglamento de Tránsito y la expedición del Reglamento de Transporte del Estado, los Reglamentos internos de las Secretarías que intervienen en cuestiones de transporte, así como los Manuales Administrativos de la Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito y de la Dirección General de Transporte Terrestre a efecto de establecer en forma clara la competencia de la autoridad de Tránsito y lo que le compete a la Autoridad de Transporte.

Por otra parte, pero sobre el mismo tema, el Reglamento Interno de la Secretaría de Gobierno señala como atribuciones de la DGTT el que puede expedir la autorización de bases, derroteros, terminales, tarifas y cromáticas entre otros, no obstante no existe disposición normativa o adecuación de los reglamentos que regulan a la materia de tránsito y la de transporte, en el que se establezca y precise la forma en que la DGTT debe dar a conocer las autorizaciones otorgadas a efecto de que la autoridad de tránsito conozca de los mismo y cumpla con su función de controlar y supervisar el transporte en el Estado de México y mucho menos se prevé el hecho de que el servicio de tránsito se encuentre descentralizado en alguno de los municipios del Estado, o sea municipalizado, en razón de ello en el capítulo cuarto retomaremos este tema y propondremos una solución al mismo, por lo pronto concluimos así la facultad policial del Gobernador del Estado en materia de tránsito y transporte.

Volviendo a la obligación impuesta mediante la fracción IV del artículo 77 al Gobernador del Estado, retomaremos párrafos anteriores, recordando que esta es de naturaleza REGLAMENTARIA y que se puede llevar a cabo a través del medio que a continuación señalamos:

“Medios normativos o formales que consisten en el dictado de normas de cumplimiento necesario para sus destinatarios, las cuales a su vez,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

pueden ser de carácter general, el reglamento y la ordenanza o de carácter individual como son la orden y la autorización".(9)

Para complementar lo anterior transcribiremos lo que establece el Reglamento de Tránsito de la entidad que señala:

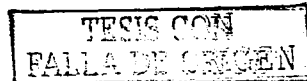
"Artículo 5º.- Son atribuciones del Ejecutivo del Estado en materia de tránsito:

Fracción I.- Emitir las disposiciones relativas a la regulación y vigilancia del tránsito en las vías públicas del Estado. Y en las convenidas y coordinadas con la Federación, y otras entidades federativas"

De lo anterior deducimos que independientemente de que exista la norma jurídica que regule la conducta de tránsito es imperioso que el estado en ejercicio de su atributo de policía informe, prevenga reprimenda y en su caso infraccione aquellas conductas violatorias del Reglamento de Tránsito.

No basta que el Gobernador del Estado cumpla con la obligación que le impone la fracción IV del artículo 77 de la Constitución Local que le asigna la tarea de regular, modificar y actualizar la materia de tránsito y transporte, también es necesario que lleve a cabo las acciones de gobierno pertinentes a efecto de salvaguardar el interés público y mantener el orden público en materia de tránsito y transporte.

(9) Jorge Escala Hector, Compendio de Derecho administrativo, Ed. Desalma Buenos Aires, 1984, Mexico, pag. 909.



I.1.- Análisis jurídico del reglamento de tránsito del Estado de México

Iniciaremos por señalar que un reglamento se define como "El conjunto ordenado de reglas y conceptos que, emanado de autoridad competente, establece la ejecución de una ley o sirve para el régimen interior de una corporación o dependencia". (10)

"Para la autoridad, el reglamento es una disposición legislativa expedida por el poder ejecutivo, en uso de la facultad que nuestra Carta Magna le otorga, para proveer la exacta observancia de las leyes que proclame el Poder Legislativo en la esfera administrativa, por ello, se dice que el reglamento desarrolla la Ley". (11)

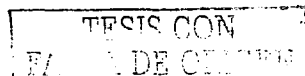
Con base en lo anterior señalamos que el Reglamento de tránsito del Estado de México fue publicado el 10 de Septiembre de 1992, por el poder ejecutivo del Estado de México en aquel entonces, Licenciado Ignacio Pichardo Pagaza, que en uso de las facultades conferidas en el artículo 77 fracción II y IV de la Constitución Política del Estado de México expidió dicho reglamento el cual establece la ejecución de la Ley de Tránsito de Transporte del Estado de México.

Este reglamento vino a derogar las disposiciones normativas en materia de tránsito que preveía el Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México, disposiciones que tuvieron vigencia del 7 de noviembre de 1978 hasta el 10 de septiembre de 1992.

En la actualidad es el Reglamento del Tránsito del Estado de México el que regula tanto el tránsito de vehículos como de personas en todo el Estado de México, la última modificación a este reglamento fue en el año

(10) Baez Martínez Roberto, Manual de Derecho Administrativo, Ed. Trillas, 1990, Méx., Pág. 20

(11) Ibidem Pág. 21



de 1998 sin que ello implicara cambios sustanciales al mismo, pues fuera de derogaciones de artículos o fracciones poco o nada cambio el fondo de dicha normatividad, por lo que persisten errores, lagunas y deficiencias en el mismo.

Estas inconsistencias obstaculizan y desmeritan el esfuerzo de la autoridad por brindar un servicio adecuado, en otros casos, servidores públicos deshonestos aprovechan dichas circunstancias para obtener beneficios económicos, por lo que hace al ciudadano cuando la norma no es clara, muchas veces se encuentra en un estado de confusión e incertidumbre, sujeto al criterio personal de un servidor público y en otras ocasiones puede no saber sus derechos ni conducirse conforme a éste.

I.2.- Errores sustantivos de dicho reglamento

Como señalamos anteriormente este reglamento contiene una serie de errores que conllevan a cometer grandes faltas e inconsistencias en el actuar de la autoridad de tránsito, por ello a continuación nos daremos a la tarea de analizar algunos de éstos aportando el comentario respectivo.

- *El artículo 27 señala " las placas de matriculación se instalarán en el lugar del vehículo destinado para ello por los fabricantes, en la parte media, de manera tal que vaya una en la parte delantera y otra en la parte posterior... "*

Consideramos que esta señalización de que vaya en la parte media es obsoleta, ya que a saber las empresas fabricantes de vehículos en la búsqueda de innovación de sus modelos y con la influencia de modelos europeos han optado por destinar el espacio que ocupe las placas, en la parte inferior de la carrocería en el lado izquierdo o derecho del vehículo y no precisamente en la parte media, por lo que ya no resulta acorde que el reglamento señale que deben ser colocadas en la parte media, sobre todo cuando esto sirve como justificación para que algunos agentes de tránsito aprovechándose de dicho error infraccionen a aquellos conductores que no porten la placa en la parte media de su vehículo, aun y cuando sea evidente que el vehículo tiene destinado dicho espacio como indicamos anteriormente, al lado izquierdo o derecho.

Lo que no menciona el reglamento y que consideramos de suma importancia debe señalar es:

- *Que las dimensiones y características de las placas de matriculación de los vehículos deben ser las que especifique la Norma Oficial mexicana, las cuales deben ser fabricadas y asignadas por las autoridades de tránsito.*

Lo anterior resultaría muy obvio, sin embargo quien de nosotros no ha observado vehículos que portan placas alargadas en forma de rectángulo muy modernas, parecidas a las europeas y nos preguntamos ¿Donde puede conseguir unas de éstas?, no señores, con todo respeto aclaramos, las placas no son adornos decorativos de nuestro automóvil ni deben ser elaboradas o vendidas por la boutique de autos de la esquina, las placas de vehículos son:

placas metálicas que indican una nomenclatura alfa-numérica única asignada por la autoridad de tránsito de cada Estado de la República y que sirve como instrumentos de identificación de aquellos vehículos que son emplacados en esa entidad, y que a través de la asignación de placas se forma un registro con todos los datos del propietario del vehículo, datos que pueden ser proporcionados en su caso a las autoridades judiciales que lo requieran, como en el caso de robo de vehículos, a su vez dichas placas cuentan con sistemas de seguridad que evitan ser copiadas con facilidad.

Como podemos observar el diseño de dichas placas no responde a capricho de persona alguna, es un sistema de seguridad a efecto de proteger nuestro patrimonio en caso de alguna eventualidad como el robo de vehículos.

- *Otro error se encuentra contenido en el segundo párrafo del artículo 120 que establece "En caso de que el vehículo retenido porte colores de empresa o ruta de servicio público autorizado, deberá ser despintado por el interesado previo la liberación".*

Existe un error gravísimo en este párrafo, de acuerdo al análisis siguiente:

- 1) En ninguna de las disposiciones de tránsito y transporte del Estado establece los colores exclusivos que deben portar las empresas o rutas de servicio público.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- 2) En ninguna de las disposiciones de tránsito del Estado de México prohíbe que los automovilistas de vehículos particulares utilicen en sus automóviles cortes de pintura exterior igual o similar a los de transporte público de pasajeros.
- 3) El artículo en estudio omite suponer que el conductor caiga en los supuestos que prevén las fracciones I al VIII del artículo 118, estas fracciones y los supuestos que se prevén en ellas, nada tienen que ver con prestación del servicio público de forma irregular y que la sanción que se prevé en el último párrafo del artículo 120 solo debe aplicarse a aquellos infractores que caigan en los supuestos de las fracciones IX y X del artículo 118, que son los supuestos que tiene que ver con la prestación del servicio público de forma irregular, y que al estar prestando el servicio de forma irregular, se podría presuponer que portan una cromática en forma ilegal, ya que no les ha sido autorizado el que puedan prestar el servicio y por lo tanto no tiene derecho a portar la cromática de ruta o empresa de servicio público, por lo tanto solo se debe aplicar la sanción del párrafo 120 aquellos conductores que caigan en los supuestos de las fracciones IX y X del artículo 118 del Reglamento de Tránsito.

Del punto número 1 analizamos que a todas luces es violatorio de los derechos del particular ya que es obligación de la autoridad determinar y establecer en forma clara y precisa los colores y cromática que debe utilizar el servicio público de pasajeros así mismo debe establecer que dichos colores son de uso exclusivo de este servicio.

Del punto número 2, analizamos que una vez establecidos los colores que debe utilizar el servicio público de pasajeros y señalar que son de uso exclusivo de éstos debe establecerse que esta prohibida su utilización en vehículos particular.

Como la autoridad a omitido establecer lo anterior, aquí cabe señalar el principio de derecho que señala "Lo que no esta prohibido, esta

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

permitido", por lo que al no señalar los colores exclusivos de las empresa o rutas de servicio público en su cromática ni al establecer la prohibición de que los particulares porten dichos colores en sus vehículos, cualquier automovilista puede utilizarlos sin temor alguno y para el caso de que la autoridad pretendiera aplicar la sanción del párrafo en análisis, el automovilista podría interponer alguno de los recursos jurídicos a que tiene derecho y podría fácilmente obtener una sentencia a su favor, inclusive con la reparación del daño a cargo de la autoridad que ejecutó.

Por lo que de subsanarse las omisiones anteriores estableciendo claramente los colores exclusivos de rutas y empresas de servicio público y estableciendo la prohibición de estos colores en la utilización de cromáticas de vehículos particulares, la autoridad debe darlo a conocer a los particulares para que éstos estén en posibilidad de saber que al utilizar los colores exclusivos de servicio público de pasajeros están infringiendo una prohibición y que les corresponde una sanción económica independientemente de la obligación de despintar su vehículo antes de liberarlo.

Del punto número 3 señalamos que debe considerarse el supuesto de que el infractor cuenta con una concesión y placas de servicio público que acrediten que le permite portar los colores de empresa o ruta de servicio público autorizado, y que puede cometer infracciones comunes, por poner un ejemplo: estacionarse en doble fila y que su conductor no se encuentre presente, motivo por el cual debe ser retenido el vehículo, de acuerdo a lo que establece el artículo 118 fracción IV, no obstante la aplicación de una sanción tan severa como el hecho de despintar la cromática de su vehículo, resulta injusto e ilógico, ya que de no ser así y estarse estrictamente a la aplicación del párrafo en análisis todos los vehículos infraccionados y retenidos que porten colores de empresa o ruta de servicio público autorizado, deberán ser despintados previa su liberación independientemente de la infracción que haya dado motivo a ello.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- *Así mismo otro error a considerar es el que establece el artículo 124 que señala "En caso de reincidencia, al infractor se le aplicara el doble de la multa correspondiente a la infracción cometida por primera vez. Se considera reincidente quien infrinja una misma disposición más de una vez durante el lapso de un año contado a partir de la primera violación".*

Si bien es cierto consideramos que no se le puede dar el mismo tratamiento a un infractor casual o primerizo que a un infractor reincidente, también es cierto que las autoridades de tránsito, ya sean delegaciones o municipalizadas no cuentan con la infraestructura necesaria para llevar en sus registros un historial por cada uno de los infractores durante el lapso de un año, y así estar en posibilidad de verificar la reincidencia de los mismos y aplicar la sanción correspondiente. A saber existen un sin número de infractores de tránsito y es conocido por todos, si no es que es nuestro caso, es actividad favorita de la ciudadanía coleccionar boletas de infracción, hacer caso omiso del pago de las mismas y burlarse de los agentes de tránsito. Sin el afán de exhibir a nadie y únicamente con el propósito de aclarar hasta donde llega la capacidad de las Tesorerías municipales o Estatales para hacer efectivos los procedimientos administrativos de ejecución para requerir créditos fiscales, tratándose de boletas de infracción, señalaremos que no existe antecedente alguno en los 124 municipio que componen el Estado de México en el que se haya aplicado el procedimiento administrativo de ejecución que establece el Código de Procedimientos Administrativos, para requerir del pago a todos aquellos infractores que tienen boletas de infracción pendientes de pago, consecuentemente existe una cantidad importante de dinero por dicho concepto a favor de los ayuntamientos y del Estado, sin embargo no se cuenta con la infraestructura necesaria para hacer estos requerimientos, independientemente que el estructurarlo y llevarlo a cabo implica el financiar dicho procedimiento hasta en tanto se recupera los créditos fiscales, por lo que la autoridad a optado por esperar a que el infractor en forma voluntaria acuda a realizar el pago de las mismas, espera que a

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

provocado que una gran cantidad de boletas de infracción hayan prescrito como créditos fiscales, entonces, que nos hace suponer que se puede aplicar en realidad la sanción que establece el artículo 124 en estudio.

Si bien la intención de establecer el doble de la multa para los conductores reincidentes resolviera que estos reconsideraran su actuar antes de realizar conductas prohibidas y sancionadas por el Reglamento esto nos llevaría por buen camino, estamos de acuerdo en que un infractor reincidente debe ser sancionado de forma mas severa que el infractor casual o eventual, pero a efecto de que en la práctica se aplique el doble de la multa que señala el articulo en estudio es necesario que el Estado proporcione la infraestructura necesaria a efecto de que las unidades desconcentradas o descentralizadas de tránsito cuenten sistemas de red interconectadas entre ellos para que cuenten con un banco de datos de registros diarios que les permita verificar el estado actual de cada uno de los infractores. Así mismo las autoridades de tránsito deben hacer una depuración de las boletas de infracción a efecto de establecer cuales han prescrito y cuales son susceptibles de aplicárseles el procedimiento Administrativo de ejecución para recaudar los créditos fiscales a su favor. De llevarse a cabo lo anterior la autoridad contaría con mayores recursos para poder financiar la implementación de los sistemas de red que mencionamos, y a través de éstos se podría verificar y controlar a los infractores más reincidentes.

Así mismo y afecto de que se evadan impuestos de la autoridad de tránsito es necesario establecer que ningún trámite ante las autoridades de tránsito podrá ser realizado sin el previo pago de las multas y derechos pendientes.

- Por otra parte en el párrafo último de este mismo artículo señala *"Las sanciones a que hace referencia los dos párrafos anteriores, se aplicarán tomando en cuenta la naturaleza y gravedad de las infracciones cometidas, así como la capacidad económica de los infractores"*.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Estamos de acuerdo con que sea tomado en cuenta la naturaleza y gravedad de las infracciones cometidas, sin embargo para nosotros resulta ilógico que la cuantía de una sanción corresponda a la capacidad económica de su infractor aún y cuando el hecho a sancionar sea el mismo.

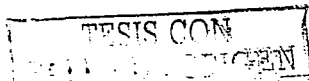
Al respecto señalamos lo que establece nuestra Carta Magna:

“Artículo 31 Son obligaciones de los mexicanos:

Fracción IV.- Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como del Distrito Federal o del Estado y Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes”.

Nuestra postura al respecto es, tratándose de multas administrativas por concepto de violaciones al Reglamento de Tránsito no debe aplicarse el principio de proporcionalidad, ya que si bien este concepto se refiere a contribuir de acuerdo a la capacidad contributiva y económica de los sujetos a los que habrá de imponérseles, el que tiene mas paga mas, el que tiene menos paga menos, también es cierto que este principio de proporcionalidad actualmente se enfrenta al problema de una justa distribución de la riqueza pública, por lo que resulta injusto que dos conductores con distintas capacidades económicas y niveles de vida diferentes, cometan una infracción igual y que en razón del poder adquisitivo o capacidad económica que prevalezca en uno de ellos se le sancione de forma mas severa.

Si bien una sanción debe ser tal, que permita reconsiderar al infractor en su actuar, no debemos olvidar el hecho de que al aplicar la multa de acuerdo a la capacidad económica de éste, el infractor podría considerarlo un acto injusto y, por lo tanto se pierde el sentido de concientización de la violación cometida, provocando desmotivación para hacer el pago de la multa en forma voluntaria, y que como acto de venganza contra la autoridad se omita el pago.



De estos casos estamos repletos y basta ver los archivos de la autoridad de tránsito para verificar que existe un sin número de boletas de infracción con documentos retenidos como licencias, tarjetas de circulación, placas y aun vehículos, sin que los infractores les importe recuperarlos y mucho menos pagar la infracción.

Otro punto a considerar es que, ni en la Ley de Tránsito y Transporte del estado de México ni en el Reglamento de Tránsito del Estado de México establece como atribución de la autoridad de tránsito o de la autoridad hacendaria el que verifique la capacidad económica de aquellos infractores que reincidan por violaciones al reglamento en mención.

Por lo que suponemos en todo caso se debe establecer como atributo de la autoridad de tránsito el hecho de que pueda verificar la capacidad económica del infractor aunado al hecho de establecer los criterios que debe aplicar para verificarlo, o bien quitar dicha mención y dejar una sanción específica a aplicar sin que se considere la capacidad económica del infractor.

En conclusión, sostenemos que tanto el hecho a sancionar como la aplicación de la multa deben estar previamente establecidos para evitar corrupciones o falsas apreciaciones del hecho a sancionar y que la capacidad económica del infractor poco o nada tiene que ver con el pago de la boleta.

TESIS CON
FALLA DE OMBUDSMAN

1.3. Lagunas y conductas no previstas por dicho reglamento

Al respecto observamos que dicho reglamento carece de un glosario o artículo que señale o establezca los conceptos mínimos indispensables que deben entenderse en términos generales tratándose de cuestiones de tránsito, por ejemplo:

- En el artículo 21 encontramos que señala la tramitación a que debe sujetarse el usuario, cuando pretenda realizar una baja *definitiva*.

Sin embargo cuando hablamos de definitiva, por exclusión debemos entender que también existen temporales y ¿Cuáles serían éstas?, o ¿todas las bajas son definitivas?, en la practica sabemos que para la autoridad ejecutora existen las bajas temporales y las bajas definitivas, consistentes la primeras de éstas cuando un usuario acude ante la autoridad de tránsito a dar de baja el número de placas que porta su vehículo y entregar las mismas y en ese mismo acto realiza el trámite para que le sea asignado un número de placas distinto al que dio de baja.

Por su parte las bajas definitivas consisten en que el usuario acuda ante la autoridad de tránsito a dar de baja el número de placas que porta su vehículo, sin que se le vuelva a asignar otra placa.

Por lo que es necesario que dicho reglamento aclare que existen dos tipos de baja, temporal y definitiva y señalar en que consiste cada una de estas. Pues de entenderse que solo existen las bajas definitivas, todos los propietarios de vehículos que pretenden cambiar sus matriculas ya sea por residencia, seguridad o gusto, tendrían que hacer dos movimientos en distintos momentos y ante dos autoridades de tránsito distintas, una donde originalmente les expidieron las placas para dar de baja las placas que porta y otra con la autoridad de tránsito donde pretenden emplacar nuevamente su vehículo.

TESIS DE
FALLA DE ORIGEN

- *En otro orden de ideas, todos hemos escuchado que esta prohibido a los conductores que lleven en los asientos delanteros de sus vehiculos a niños motivado por diversas razones de seguridad, esta prohibición se encuentra prevista en otros reglamentos pero no es el caso del Reglamento de Tránsito de la Entidad, ya que es omiso en este punto. En razón de ello sostenemos que se debe señalar en dicho reglamento las condiciones para transportar a menores en los vehiculos, como podrian ser que los menores deben ser transportados usando sillas especiales o cinturones de seguridad de acuerdo a la edad del menor o bien que los menores de 10 año deben ser transportados en los asientos traseros. Consecuentemente se debe establecer la sanción correspondiente para los conductores que infrinjan dicha disposición.*

De establecerse dichas condiciones se estaria protegiendo a los menores, los cuales consideramos parte importante de nuestras existencia, por lo que aun y cuando sean excesivas dichas medidas nunca serán suficientes para prever lesiones u homicidios por accidentes de tránsito.

- *Por otra parte, en el artículo 22 se establece "para su matriculación requerirán de autorización especial, las unidades clasificadas como servicio social, seguridad pública y tránsito".*

De lo anterior podemos deducir que dichas unidades deben matricularse no obstante deben tener una autorización especial, sin embargo dicha disposición es omisa en cuanto a quien debe dar esa autorización, en que consiste, cual es su tramitología y cuales son los requisitos para obtenerla. Será a caso esta la razón por la que los vehiculos oficiales no

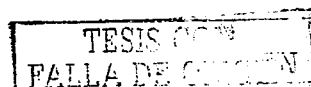
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

son matriculados, al considerar que cuentan con la autorización especial de sus conductores (servidores públicos), todos hemos visto circular vehículos oficiales los cuales circulan sin placas o matriculas que los identifique y únicamente nos damos cuenta que se trata de éstos por la arbitrariedad con que son conducidos, por los emblemas que utilizan en las portezuelas o por las torretas que utilizan para abrirse paso, debiera ser la propia autoridad la primera en cumplir con la ley y emplacar sus vehículos a modo de poner el buen ejemplo entre los ciudadanos, sin embargo tal parece que la mención de autorización especial que señala el artículo en estudio se vuelve una autorización para que los vehículos oficiales sean utilizados en forma indiscriminada, sin que se le obligue a cumplir con la ley en cuanto a restricciones de tránsito, ecológicas y contribuciones fiscales (pagos de tenencias, refrendos, licencias de conducir etc.)

- *Otro gran conflicto se encuentra en los artículos 18, 19, 23 y otros más que se encuentran relacionados con el requerimiento que hace la autoridad respecto a la carta factura.*

Primero señalaremos, una carta factura en términos de tránsito, es aquel documento que permite acreditar la legítima propiedad que se tienen sobre el bien mueble, vehículo, ésta es otorgada por la agencia automotriz que lo vendió, la diferencia entre una carta factura y la factura, reside en que la carta factura es emitida cuando el vehículo es adquirido a crédito, y que la vigencia de dicho documento es temporal, por lo que hace a una factura, una vez terminado de pagar el vehículo se otorga la factura o bien cuando el vehículo es adquirido al contado, este documento no tiene vigencia es definitivo, por lo tanto no puede coexistir una carta factura y una factura para acreditar la propiedad del vehículo, De ahí la importancia de dicho instrumento.

Dicho reglamento es omiso en cuanto a la temporalidad o vigencia que deben tener dichas cartas, la autoridad de tránsito aplica diferentes



critérios al respecto, asumiendo algunos que es por 30 días, otros dicen por 90 días otros mas señalan que será el término que se establezca en el mismo documento, todos estos puntos de vista no tienen ninguna base jurídica, son criterios que han obtenido de acuerdo a la práctica, el criterio con el que estamos de acuerdo es el que establece que se debe respetar el término que señala la propia carta factura, sin embargo, cabe mencionar que, muchas agencias emiten dicho documento sin que establezcan término alguno en éstas, o bien señalan que no pueden emitir mas de una carta factura durante el término en que se encuentre vigente ésta, nos preguntaríamos entonces , para el caso de que un vehículo sufra un siniestro como perdida total del vehículo o este sea robado y el propietario pretenda realizar la denuncia ante el Ministerio Público, éste exige se deje anexo el original de la carta factura que acredita la propiedad del vehículo, independiente a ello el propietario del vehículo pretenderá dar de baja las matriculas del vehículo en cuestión, pero la autoridad de tránsito también le requerirá del original de la carta factura para anejarlo al expediente respectivo, lo cual coloca al ciudadano ante un estado de incertidumbre ya que no tendrá manera de obtener dos cartas facturas vigentes por parte de la agencia.

Lo anterior ha provocado conflictos de diferente índole, inclusive se ha llegado hasta denuncias penales por abuso de autoridad interpuestas por los ciudadanos en contra de las autoridades de tránsito.

En atención a ello, es necesario que se establezca la temporalidad o vigencia que deben tener las cartas facturas a efecto de evitar criterios o apreciaciones erróneas, tanto de la ciudadanía como de la autoridad de tránsito. Así mismo las agencias deben tomar conciencia de las eventualidades antes señaladas y expedir cuantas cartas facturas sean necesaria, señalando en éstas a que autoridad o persona va dirigida y cual fue el objetivo de la expedición, a efecto de evitar el uso indebido de la misma.

TESIS CON
FALLA DE CONCIEN

- *Otra omisión que se hace en el Reglamento de tránsito radica en que no prevé el supuesto de que el legítimo propietario de un vehículo se vea expuesto a la pérdida de la factura del vehículo, mencionando que dicha pérdida se puede deber a un incendio, robo o extravío de la misma. Si bien es cierto se debe tener especial cuidado con este tipo de documentos todos estamos expuestos a sufrir los riesgos mencionado.*

En la práctica las personas que se encuentran en la situación antes mencionada, les resulta casi imposible realizar cualquier trámite de tránsito de su vehículo, ya que la autoridad les exige la factura o carta factura, tal cual lo señala el Reglamento de Tránsito en comentario, y que el ciudadano ante la búsqueda de una solución a su problema recurren con gestores o "coyotes", personas sin escrúpulos que con tal de obtener un beneficio económico y sin importarles lo que suceda con el ciudadano les proporcionan facturas falsas, colocándose el ciudadano en una situación ilegal muy delicada, por exhibir documentación falsa al pretender realizar los trámites de tránsito.

En razón de lo anterior sostenemos que en el Reglamento de Tránsito se debe prever el supuesto de la pérdida de factura y establecer el procedimiento que considere seguro la autoridad para que el legítimo propietario pueda acreditar legalmente los derechos que tiene sobre el vehículo y así pueda realizar los tramites inherentes a dicho vehículo. Sabemos del riesgo que ello implica, pues dicho procedimiento serviría también para aquellas personas que se dedican al robo de vehículos, pero aquí dependerá de la creatividad, dispositivos y sistemas de seguridad que considere necesarios la autoridad a efecto de que prevea el instrumento que puede sustituir a la factura.

- *Otra omisión inexcusable es la ausencia de requisitos para aquellos casos tratándose de extranjeros que soliciten la expedición de una licencia de conducir.*

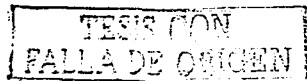
TRÁMITE CON
FALLA DE OMISSION

Si bien el artículo 43 establece los requisitos para obtener la licencia de conducir en cualquiera de sus diferentes clases, también es cierto que omite mencionar si se debe expedir dicho documento a extranjeros, si se les debe dar el mismo tratamiento que a los nacionales o bien que documento adicional deben presentar. Por lo que sostenemos, para estos casos se debe adicionar un requisito indispensable, consistente éste en que el extranjero debe acreditar su legal estancia en el país, mediante documentación migratoria vigente expedida por autoridad competente y que su calidad migratoria le permite realizar dicho acto, lo anterior con fundamento en el artículo 67 de la Ley General de Población que señala " Las autoridades de la República sean federales, locales o municipales, así como los notarios públicos, los que sustituyan a éstos o hagan sus veces y los corredores de comercio, están obligados a exigir a los extranjeros que tramiten ante ellos asuntos de su competencia, que previamente les comprueben su legal estancia en el país, y que en los casos que establezca el reglamento, acrediten de su condición y calidad migratoria les permiten realizar el acto o contrato de que se trate, o en su defecto el permiso especial de la Secretaría de Gobernación..."

- *Otra omisión relacionada con los extranjeros es cuando aquellos cuente con licencia de conducir extranjeras, nos preguntamos es valido dicho documento para amparar la conducción de vehículos automotores en territorio Mexicano.*

El comentario al respecto es que se debe establecer en el Reglamento de Tránsito un procedimiento que fije las bases de homologación de las licencias extranjeras para conducir vehículos automotores en nuestro país.

- *Así mismo existe una laguna en cuanto al concepto o definición de señales de tránsito.*



Debería establecerse que son: tableros elaborados y colocados por las autoridades de tránsito y fijados en postes o estructuras, con símbolos o leyendas o ambas cosas, que tienen por objeto prevenir a los usuarios sobre la existencia de peligros y su naturaleza, determinadas restricciones o prohibiciones que limiten sus movimientos sobre la calle o camino, así como proporcionarles la información necesaria para facilitar sus desplazamientos.

Si bien el reglamento en análisis contempla en su capítulo II "De las señales para el control de tránsito" y a través del artículo 53 clasifica éstas y determina su significado, no obstante omite ciertos elementos indispensables para que cualquier ciudadano pueda identificar y acatar éstas y así se evite el que cualquier ciudadano pueda elaborarlas y colocarlas a su libre albedrío.

- *Es necesario que el reglamento en análisis contemple la prohibición de circular sobre banquetas,*

Pareciera ilógico el que alguien conduzca sobre la banqueta, sin embargo en la práctica algunos conductores lo hacen y con lujo de prepotencia, no obstante el artículo 78 señala dicha prohibición únicamente cuando se trate de isletas, camellones o sus marcas de aproximación, no así para banquetas.

Por lo que volvemos a señalar aquel principio que establece "Lo que no esta prohibido esta permitido", entonces estaríamos ante una situación muy confusa, cuando vemos que un conductor esta circulando sobre la banqueta y que un elemento de tránsito lo esta infraccionando por ese motivo. Ya que si bien las banquetas están reservadas para que los peatones puedan transitar libremente y con seguridad ante un preponderante como el que no este prohibida la circulación de los vehículos sobre las banquetas y aceras, pueden concurrir la circulación de peatones y vehículos, sin que el agente de tránsito pueda hacer nada al respecto.

TESIS CON
FALLA DE CUMPLIR

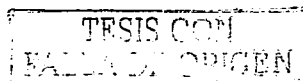
Otro punto a considerar es el hecho de que muchos propietarios de vehículos eluden su responsabilidad cuando su vehículo es conducido por otra persona aun y cuando el conductor cuente con el permiso del propietario de éste, en razón de ello es necesario establecer en el reglamento que los propietarios de los vehículos son responsables en los siguientes casos:

- 1.- Por las infracciones cometidas al Reglamento de Tránsito, sea cual fuere la persona que conduzca el vehículo.*
- 2.- Por los daños que ocasione su vehículo*
- 3.- Por las infracciones que resulten si al cambiar de propietario original, no se tramita la baja y alta correspondiente.*

Con lo anterior evitaríamos que los propietarios de los vehículos evadan responsabilidad y sean co-responsables con la persona a la que le prestan su vehículo y por otra parte, obligaría a los propietarios de los vehículos que al vender el mismo se realiza el cambio de propietario o bien se realice el tramite de baja de las matriculas a su nombre y el alta de éstas a nombre del nuevo propietario.

Asi mismo es necesario establecer en el Reglamento de Tránsito lo siguiente:

- Señalar como obligación de los talleres de hojalatería, pintura y mecánicos que para la reparación de un vehículo con huellas visibles de accidente se le exija al propietario de dicho vehículo la orden de liberación suscrita por la autoridad de tránsito correspondiente. Y que en caso de no cumplir con dicho requisito, se abstendrá de dicha reparación.*



Lo anterior es de suma importancia ya que con ello se evitaría que los infractores responsables de lesiones, daños a propiedad ajena o delitos mayores como robo de vehículos u homicidio por accidente de tránsito evadan su responsabilidad, en contubernio con las personas dedicadas a los oficios antes señalados.

Pasando a otro punto, consideramos que el ser Director de Tránsito es un cargo que requiere de un perfil específico y que las atribuciones encomendadas a éste son de suma importancia, en razón de ello es necesario que independientes a los requerimientos que cada Ayuntamiento establezca en cuanto a edad, nacionalidad, etc., se establezcan como requisitos para ser nombrado Director de esta área lo siguiente:

- a) *El que haya observado siempre buena conducta y no tener antecedentes penales.*
- b) *Tener capacidad, conocimiento y experiencia reconocida en materia de tránsito y seguridad vial.*

No menos importante resulta el hecho de contar con corporaciones de tránsito dignas, preparadas y capacitadas que sugieran respeto y seguridad, por tal motivo proponemos que se establezca como requisitos para que ingresen al cuerpo de policía de tránsito lo siguiente:

- 1) *1.65 de estatura.*
- 2) *Ser mexicano por nacimiento*
- 3) *Tener cumplidos 18 años, máximo 45*
- 4) *No tener antecedentes penales y no haber sido expulsado de otro cuerpo policiaco*
- 5) *Haber cursado la enseñanza secundaria*
- 6) *Tener los conocimientos necesarios en materia de transporte y seguridad vial*
- 7) *Licencia de manejo*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

8) *Ser graduado del Colegio de Policía del Gobierno del Estado.*

- *Es importante especificar en el reglamento de tránsito que los agentes de tránsito y demás conductores de vehículos oficiales se encuentran obligados a cumplir con todas y cada una de las obligaciones que el reglamento en análisis impone a los particulares y que solo en caso de encontrarse realizando servicios de emergencia podrá excepcionarse su observancia.*

El reglamento actual es omiso al respecto, por eso no es de extrañarnos el que independientemente de que los vehículos oficiales no son emplacados éstos son conducidos con imprudencia, con exceso de velocidad pasándose altos y que en forma prepotente y por demás grosera sus conductores agreden a los ciudadanos que se les cruzan y que al verse cuestionados sobre estas actitudes responden que estaban en un operativo o en cumpliendo de su deber, cuando es evidente a la vista de todos que van jugando acompañados de personas ajenas al servicio.

- *Así mismo es necesario establecer que los elementos de tránsito que remitan un vehículo a un depósito sin causa, se les apliquen las sanciones administrativas correspondientes.*

Lo anterior serviría de límite para aquellos agentes de tránsito corruptos y deshonestos que abusando de su cargo argumentan la retención del vehículo para obtener un beneficio económico, aun y cuando el infractor no haya caído en los supuestos que prevé el artículo 118 del Reglamento de Tránsito, que establece aquellos casos en los que puede ser retenido y remitido el vehículo a un depósito vehicular y que el infractor ante el desconocimiento de lo que dispone dicho artículo, éste accede a la petición del agente de tránsito.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- *Así mismo se debe establecer que los agentes de tránsito así como sus superiores deben rehusar a todo compromiso que implique deshonor, falta de disciplina o menoscabo a la reputación de la Corporación, así como que quede terminantemente prohibido el que concurran uniformados a centros de vicio, así como que ingieran bebidas alcohólicas estando en servicio.*

A efecto de evitar conductas indebidas por parte de los agentes de tránsito como abuso de autoridad, cohecho o conductas deshonestas es necesario establecer como atribución y obligación de éstos lo siguiente:

- *Evitar discusiones con el público y cuando se cometan faltas en su contra, hacer las anotaciones correspondientes en las boletas de infracción, adjuntando a éstas los elementos materiales que permitan la comprobación de los hechos y rendir a sus superiores el parte informativo correspondiente.*

Es necesario que al estar investido de autoridad el agente de tránsito, se de a respetar y se haga respetar, tomando la actitud debida sin caer en chantajes o provocaciones por parte del ciudadano, por ello debe evitar cualquier tipo de discusión con la ciudadanía, y para el caso de infractores déspotas y prepotentes debe reportarlo en la boleta de infracción correspondiente adjuntando los elementos probatorios de los hechos independiente a parte informativo que rinda a su superior.

Por otra parte si bien nos encontramos con agentes de tránsito malos también existen elementos de tránsito buenos pero aquí pueden aparecer los ciudadanos corruptos, deshonestos y prepotentes por lo que también es necesario que en forma independiente se prevea y sancione conductas de desacato por parte de los infractores como:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- a) *Insultar a la autoridad de tránsito*
- b) *Amenazar a la autoridad de tránsito*
- c) *Golpear a la autoridad de tránsito*
- d) *Destruir boletas de infracción*
- e) *Intento de cohecho a una autoridad de tránsito*

Debemos recordar que los agentes de tránsito están investidos de autoridad y que en ejercicio de sus funciones tienen que prevenir o sancionar aquellos actos que establezca la ley.

Por lo que hace al Servicio público de pasajeros sabemos que este merece un tratamiento especial, esto por la responsabilidad y riesgos que implica la conducta de los chóferes de este servicio, por ello y afecto de que éstos y las agrupaciones o asociaciones que los incorporan estén concientes de la forma en que se debe prestar dicho servicio, es necesario hacer un apartado o artículo especial en el que se precisen las prohibiciones a los conductores del servicio público de pasajeros.

Como podrían ser:

- I.- *Circular por el tercer carril, contando de derecha a izquierda.*
- II.- *Permitir que los usuarios viajen en los escalones de los vehículos*
- III.- *Circular con las puertas abiertas.*
- IV.- *Permitir el ascenso de pasajeros en notorio estado de ebriedad o bajo el influjo de enervantes o psicotrópicos.*
- V.- *Permitir el ascenso o descenso de pasajeros estando el vehículo en movimiento.*
- VI.- *Permitir que el chofer sea acompañado de personas ajenas al servicio (cacharpós).*

TERCER CON
FALLA DE ORIGEN

De llevarse a cabo lo anterior estaríamos protegiendo bienes jurídicos tutelados como la vida, la integridad física y el patrimonio de las personas, y que el Estado tiene la obligación de protegerlos.

Sabemos que la prestación del servicio público de pasajeros no implica el solo hecho de ir conduciendo un vehículo, tiene un aspecto de fondo muy importante, consistente éste en el cuidado que debe tener al conducir el chofer, ya que se esta poniendo bajo su responsabilidad la integridad física y el patrimonio de los usuarios

Por su parte se debe concientizar a los chóferes al respecto haciéndoles ver que los usuarios ponen en sus manos sus vidas, y que la prestación de un buen servicio no reside en recoger mayor o menor pasaje ni en hacer tiempos records en el trayecto de su ruta, éste radica en prestar el servicio en las mejores condiciones.

- *Así mismo se debe señalar en el Reglamento de Tránsito la Obligación a los Prestadores de Servicio Público de Pasajeros que al obscurecer el conductor deberá encender las luces exteriores e interiores del vehículo.*

Nos hemos percatado que muchos de los delitos llevados a cabo adentro de vehículo de servicio público es debido a la situación favorecedora que presenta para los delincuentes, en ocasiones el pasajero no puede identificar ni dar una descripción detallada del hecho delictivo del que fue objeto al haberse encontrado en plena oscuridad en el momento en el que éste se realizo, así mismo la oscuridad impide que desde su exterior la autoridad de tránsito o seguridad pública pueda percatarse que en el interior del vehículo se esta llevando a cabo un delito y actuar oportunamente, en razón de ello consideramos que es indispensable que se imponga como obligación que al oscurecer los conductores de los vehículos de servicio público de pasajeros deberán mantener encendidas las luces del interior del vehículo y establecer la sanción correspondiente en caso de desacato.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En el artículo 108 del Reglamento de Tránsito del Estado de México establece "Los prestadores de servicios públicos están obligados a proporcionar a sus operadores capacitación básica en materia de tránsito, implementando cursos permanentes para:

- I.- La prevención de accidentes viales;
- II.- Respetar los límites de velocidad en todas las vialidades; y
- III.- Evitar el manejo de vehículos automotores en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes o estados emocionales que alteren las funciones del conductor".

Atinadamente la autoridad prevé dichos cursos, sin embargo omite establecer que autoridad deberá verificar el cumplimiento de dicha obligación y a su vez cual será la sanción para los prestadores del servicio que no la cumplan, al particular cabe señalar "Toda obligación impuesta por una ley debe estar prevista de una sanción o pena en caso de incumplimiento, pues de no ser así, el cumplimiento de la obligación será potestativo y no obligatorio para el particular".(12)

Como podemos observar de poco o mucho sirve el que se establezca un supuesto en el que se obliga a un sujeto a determinada cosa, si ésta no se encuentra prevista de una sanción, ya que el sujeto obligado puede dejar de hacer ya que el cumplimiento de la obligación resulta potestativo, o sea tiene la decisión de hacer o no hacer y que en este caso el dejar de hacer no implica una sanción.

- *Por lo que a efecto de que dicha obligación no resulte potestativa sugerimos que se establezca a que autoridad le será atribuida la función de supervisar, así mismo se determine la sanción que se debe aplicar en caso de infringir dicha disposición.*

(12) Margain Manatuu, Emilio, *Introducción al estudio del derecho tributario mexicano*, 1999, Mexico Ed Porrúa, Pág 30

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- *El reglamento en análisis es omiso en cuanto a los requisitos para liberar un vehículo, señalando únicamente en su Art. 120 "Sólo después de haberse cubierto el importe de las multas, traslado y depósito si los hubiere, se procederá a la entrega de los vehículos, en términos de lo dispuesto en este reglamento".*

Incongruencia total, a través del Reglamento de Tránsito no se establece ni se deduce ningún otro requisito para liberar un vehículo, tal pareciera que al estar literalmente a lo que establece el artículo 120, solo le interesa a la autoridad recaudar el monto de la multa, traslado y depósito.

Al omitirse en el Reglamento de tránsito los requisitos para liberar un vehículo retenido excepciona al infractor de acreditar la propiedad del mismo.

Resulta ilógico que se entregue un vehículo sin que previo a ello se verifique la legítima propiedad o posesión del vehículo que se pretende liberar, así mismo se debe identificar a la persona que pretende realizar el trámite a efecto de establecer que se esta entregando a la persona correcta y por otra parte la persona a la que se le entregará el vehículo debe contar con licencia de conducir vigente. Por lo anterior sugerimos que adicional a lo señalado en el Art. 20 se establezca como requisitos mínimos lo siguiente:

- a) Acreditación de la propiedad
- b) Identificación oficial de la persona que realiza el trámite
- c) Licencia de conducir vigente.
- d) Llaves del vehículo.

De contar con los elementos anteriores permitiría suponer que la autoridad está actuando correctamente y que para el caso de que sobrevinieran hechos que presunieran mejor derecho que la persona que

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

realizó el trámite, dicha cuestión se ventilaría en jurisdicción ajena a la materia de tránsito, y que en todo caso la autoridad de tránsito al cumplir con los requisitos antes señalados estaría protegida ante cualquier eventualidad.

- *En el artículo 117 se establece "Se impedirá la circulación de cualquier vehículo, poniéndolo de inmediato junto con su conductor a disposición del Ministerio Público, en los siguientes casos:*

Fracc. I.- Cuando el conductor que cometa alguna infracción al presente ordenamiento, muestre síntomas inequívocos de ebriedad...".

Sin embargo consideramos que la muestra inequívoca de ebriedad se puede prestar para apreciaciones subjetivas.

Por ello y a efecto de establecer los niveles máximos admisibles de concentración alcohólica en la sangre para determinar si una persona presenta estado de ebriedad y puede o no permitirsele conducir, se debe establecer que ninguna persona podrá conducir vehículos por las vías públicas, si tiene una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0.8 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0.4 miligramos por litro, cantidad que determinará el médico adscrito al juez conciliador ante el cual será remitido el conductor a efecto de verificar los parámetros señalados.

Con lo anterior se evitarían accidentes de tránsito y por otra parte permitiría que el agente de tránsito cumpla con su función previsoras para evitar accidentes, así mismo evite quejas o denuncias por abuso de autoridad cuando se detenga a una persona en estado de ebriedad cuyo argumento es que solo se tomo una copa.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- *Si bien es cierto muchos accidentes de tránsito se deben a la falta de precaución o pericia por parte de sus conductores, también es cierto que los mismos se ocasionan por la falta de mantenimiento en las vialidades.*

Por ello sostenemos que se debe establecer que cuando la causa del accidente de tránsito sea la falta de mantenimiento de una vialidad, una inadecuada señalización o alguna otra causa imputable a las autoridades del Estado de México o municipio, los implicados no serán responsables de los daños causados.

El ciudadano esta obligado a contribuir con el Estado para los gastos públicos de éste, es muy razonable que en contraprestación el Estado proporcione caminos y vías públicas adecuadas para su utilización, así mismo debe colocar los señalamientos adecuados a efecto de evitar accidentes.

Otro punto a considera es cuando al propietario de un vehículo le es robado éste y con el mismo son ocasionado daños, consideramos ilógico que además de ser privado de su vehículo el propietario de éste tenga que pagar los daños que provocó el delincuente, en razón de ello sostenemos se debe establecer en el Reglamento de Tránsito lo siguiente:

- *El propietario no será responsable de los daños causados por su vehículo cuando haya sido privado de su posesión como consecuencia de hurto, robo o apropiación indebida , una vez demostrado suficientemente el hecho, haciéndose cargo del pago de éstos quien resulte responsable de acuerdo a la autoridad penal correspondiente.*

Pasando a otra cosa, de acuerdo a lo que señala el Reglamento de Tránsito de la Entidad para acreditar la propiedad de un vehículo es necesario exhibir la factura o carta factura del mismo, no obstante es conocido por todos que estos documentos son susceptibles de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

falsificación y que inclusive las asociaciones delictuosas dedicadas al robo de vehículos están articuladas de forma tal que sobre pedido roban determinados vehículos, mientras otro ramo de la organización ya esta elaborando las facturas o cartas facturas para acreditar la propiedad del mismo.

- *En razón de lo anterior sugerimos que se establezca en forma definitiva el Registro Nacional de Vehículos y que se considere como propietario de un vehículo a quien figure en los registros de esa dependencia como adquirente, aun y cuando lo haya adquirido con reserva de dominio. Sabemos que esto implicaría mas trámites para los propietarios de estos bienes muebles, no obstante, ello vendría a ser un sistema de seguridad para proteger a nuestro patrimonio.*

Es necesario que se establezca como motivo de retención de un vehículo remitiéndolo al depósito vehicular el siguiente caso:

- *cuando el vehículo permanezca abandonado en la vía pública durante mas tiempo del requerido por estacionamiento o descompostura y en las condiciones necesarias para presumir fundadamente su abandono, o presente señales de robo de piezas y mutilación de partes.*

Lo anterior, resulta del hecho que existen un sin número de vehículos abandonados en la vía pública que presentan signos de robo o desvalijamiento y han permanecido ahí por largo tiempo, provocando que estos vehículos obstaculicen la libre circulación, desarrollen focos de infección y sirvan de guarida para aquellas personas que delinquen, independiente a ello, da muy mal aspecto su permanencia. El reglamento de tránsito actual no cuenta con disposición alguna en la que la autoridad de tránsito pueda apoyarse para realizar la maniobra del retiro de esas unidades, recordemos que la autoridad está facultada única y

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

exclusivamente para realizar las tareas que le encomienda la ley, en razón de ello sostenemos que el Reglamento de Tránsito debe prever esta práctica tan usada hoy en día por las asociaciones delictivas que se dedican a robar vehículos, desvalijarlos y abandonarlos en asentamientos pobres y lejanos.

Por otra parte, es necesario establecer en el Reglamento de Tránsito la siguiente prohibición:

- *Que queda prohibido a los vehículos particulares prestar servicio público de transporte.*

Si bien dicha prohibición se encuentra contenida en el Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México en su artículo 78, dicha prohibición no se está haciendo del conocimiento a los particulares por la reglamentación correcta, ya que para el tránsito de vehículos se aplica el Reglamento de Tránsito, por lo que a efecto de evitar que el conductor de un vehículo particular piense antes de prestar servicio público de transporte, es necesario que se señale en el Reglamento de Tránsito, a efecto de que tenga conocimiento del supuesto y su sanción por medio del instrumento normativo aplicable en la materia.

- *Otro punto que sostenemos debe contener el Reglamento de Tránsito, es el hecho de aquellos ciudadanos morosos que en forma por demás intencional omiten realizar los trámites de tránsito así como el pago de los impuestos correspondientes como: tenencias, refrendos, licencia, etc.: sin que la autoridad de tránsito los obligue a hacerlo o los sancione por tal motivo, quedando al margen de todo castigo por dicha omisión y que puedan circular libremente portando documentos extemporáneos.*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Cualquier disposición de tránsito debe ser obligatoria para todos aquellos propietarios o poseedores de vehículos. luego entonces consideramos injusto que una parte de la ciudadanía cumpla debidamente con la norma y que la otra parte por el solo hecho de no estar de acuerdo con lo que establece la ley, omita su cumplimiento, a efecto de que nos quede mas claro señalaremos un ejemplo evidente que nos ocurrió a todos, consistente éste en: El reemplacamiento de autos en el año de 1998 y el del año 2002 a que todos los propietarios o poseedores de vehículos fuimos sujetos y que para llevarse a cabo dicho trámite fue necesario que quienes los realizamos actualizáramos el pago de los derechos correspondientes como: tenencias, refrendos, pago de placas etc.

Hubo un sector de los propietarios y poseedores de vehículos que omitieron realizar dicho tramite, por lo que actualmente podemos observar que todavía existe vehículos que portan placas con fondo amarillo y numeración azul, los propietarios y poseedores de estos vehículos son totalmente morosos desde el año 1998, al no haber cambiado sus placas y por lo tanto omitieron el pago de los derechos correspondientes.

Por lo que nos preguntariamos, como es posible que del año 1998 al año 2002 haya habido dos reemplacamientos y que todavía existan ciudadanos con placas amarillas con azul que omitieron realizar el trámite que fue obligatorio para nosotros y ellos sin más problema puedan circular libremente sin ningún problema.

En razón de ello y a efecto de poner un candado para todos aquellos ciudadanos morosos, sostenemos que el Reglamento de Tránsito debe señalar el supuesto y sanción para aquellos propietarios o poseedores de vehículos que exhiban o porten documentos extemporáneos.

Pasando a otro punto, señalaremos que en los últimos años se ha incrementado una diversión favorita entre los adolescentes la cual resulta muy riesgosa poniendo en peligro su propia vida, la de observadores y peatones que transitan por el lugar, y se trata de las competencias de velocidad que realizan esta personas en vehículos automotores en avenidas, circuitos y vías públicas, dando como

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

resultado pérdida de vidas y daño a bienes. Sabemos que las lesiones, el homicidio y daños a propiedad ajena son conductas que se encuentran previstas en el Código Penal de la Entidad, sin embargo resulta curioso que en el Reglamento de Tránsito no se encuentre prevista y prohibida la realización de competencias de velocidad.

- *En razón de lo anterior sostenemos que en el Reglamento en estudio se debe establecer la prohibición de realizar en forma ilegal competencias de vehículos automotores en las vías públicas, así mismo se debe establecer una sanción severa y destacamos, en caso de reincidencia se debe cancelar la licencia.*

Aun y cuando esta actividad ha sido reconocida por las autoridades como deporte y no es nuestro afán limitar el ejercicio de éste, nuestro interés radica en que tales eventos sean llevados a cabo por las autoridades competentes y organizadores que se hagan responsables de aplicar todas las medidas de seguridad para que sean protegidos bienes tutelados como la vida y el patrimonio en dichas competencias, razón de ello sostenemos que en el Reglamento de Tránsito se deben establecerse los requisitos mínimos indispensables para la realización de competencias de vehículos en vías públicas, así mismo se debe hacer el señalamiento de las medidas que deberán tomar las autoridades, a efecto de garantizar la seguridad de las personas que en el evento participen.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1.4.- Incongruencias existentes entre la Ley de tránsito y Transporte del Estado de México y el reglamento de tránsito del Estado de México

Primero mencionaremos que toda Ley debe contar con las normas uniformes que de manera complementaria aclaren los preceptos de la propia ley a efecto de que la autoridad pueda ejercitar convenientemente las acciones adecuadas basadas en instrumentos jurídicos reglamentarios que fundamente su actuación, o sea que a través del Reglamento de tránsito se debe procurar el desenvolvimiento en detalle de la Ley de esta materia a efecto de llevar a cabo su debida observancia.

Lo anterior nos queda claro, no obstante sostenemos que existen disposiciones que se encuentran contenidas en la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México y que en sus reglamentos no se desenvuelve o establece la forma en que debe llevarse a cabo el actuar de la autoridad.

Por lo que a continuación nos daremos a la tarea de señalar y analizar estas inconsistencias.

- *En el Art. 19 de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México se establece "Se entiende por servicio público de transporte, en sus diferentes clases y modalidades, el que se presta regular y uniformemente mediante retribución de los usuarios".*

El señalamiento anterior refiere que para deducir que se trata de un servicio público de transporte debemos entender que es aquel que se presta regular y uniformemente, por otra parte señala la condición de la retribución que debe dar el usuario a cambio de la prestación del servicio, pero a decir verdad estos elementos poco o nada pueden servir para que

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

la autoridad de tránsito, transporte o el usuario pueda identificar los vehículos que están autorizados para prestar el servicio.

Más que características de éste servicio, parecerían obligaciones tanto para el prestador del servicio como para el usuario del mismo.

La Inconsistencia de este artículo radica en que no existen ninguna otra disposición complementaria en la que se establezcan los criterios o elementos que sirvan para identificar a los vehículos de servicio público de transporte, sobre todo a los de pasajeros que como mencionamos a través de desarrollo del este capítulo merece un tratamiento especial por la actividad que realizan y la forma en que es proporcionado el servicio.

Tenemos algunos indicios que podrían servir para identificarlos como es lo que menciona el Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado que señala:

“Artículo 34.- Los vehículos que transiten en las vías públicas del Estado deberán portar los siguientes documentos:

I. Los vehículos particulares

a) Placas y calcomanía

...

II.- Los vehículos de servicio público, además deberán tener:

a) Tarjetón de revista

b) Calcomanía de Concesión

c) placas de concesión

...

De estos documentos los que podrían servir para identificarlos serían las placas, elemento que no consideramos contundente para afirmar que un vehículo esta legalmente autorizado para proporcionar el servicio.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

A pesar de la búsqueda que hicimos en el Reglamento de Tránsito y en el Reglamento de Transporte, no encontramos alguna otra indicación o señalamiento que nos permita establecer cuales son los colores exclusivos de servicio público o los elementos o signos inequívocos que permitan identificar a los vehículos que prestar este servicio.

Resulta incongruente que desde el año de 1698 se obligara a los vehículos de transporte de pasajeros a identificarlos mediante números grandes pintados de amarillo en la parte trasera del vehículo para distinguirlos.

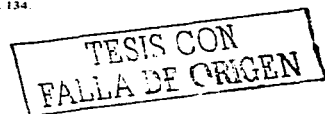
Al parecer lo único en que ha avanzado la legislación de la materia, es que ahora estos números grandes amarillos ya nos son pintados, ahora son sustituidos por las placas de concesión que señala el artículo 34 del Reglamento de Transporte.

Sin embargo cabe señalar que la portación de una placa de servicio público no garantiza hoy en día que dicho vehículo esté autorizado para prestar el servicio, ya que a saber existe el sobreemplacamiento, consistente éste en, la colocación de una placa de concesión a un vehículo particular, esto es prestar; rentar o vender las placas de concesión para que otro vehículo que no esta registrado para prestar este servicio, simule que lo esta, y así poder prestar el servicio.

Por lo tanto, decimos aunado a la matricula o placa de servicio público es necesario que se cuente con una concesión de tipo administrativo.

Al particular cabe señalar en que consiste ésta "La concesión administrativa es un procedimiento discrecional, y eficaz dentro de la estructura de la sociedad moderna para integrar a los particulares en ciertas actividades o en la exploración de bienes federales que el Estado no está en condiciones de desarrollar por incapacidad económica, por que así lo estima conveniente o se lo impide su propia organización".(13)

(13) Baez Martinez Roberto, Manual de Derecho Administrativo, Ed. Trillas, 1990, Pág. 134.



Para efectos de transporte debe entenderse la concesión como el acto jurídico que tiene por objeto a autorizar a su titular la prestación de un servicio público de transporte, y que debe considerarse una autorización temporal de una atribución del Estado y no una transferencia de la misma.

Aclarado lo anterior, resumimos no basta que se cuente con una concesión ni portar placas de concesión es necesario que en el Reglamento de Tránsito se establezcan en forma clara los elementos o señales inequívocas que permitan identificar a estos vehículos, dichos elementos podrían ser:

- a. La utilización de colores o matices de pintura exclusivos para este tipo de vehículos
- b. Una cromática diferente para cada ruta
- c. Que en la parte interior y exterior del mismo se anoten el número de concesión, número económico, razón social, tipo de servicio, base o terminal, independiente de las placas de concesión ya establecidas.

Como ya mencionamos, no existe en La Ley, el Reglamento de Tránsito ni en el de Transporte mención alguna al respecto, podríamos pensar que existe un documento interno en la Dirección General de Transporte Terrestre en donde se le indica al concesionario los elementos o signos inequívocos que debe portar su vehículo para identificarlo como prestador de servicio público legalmente autorizado, no obstante consideramos que esa información no debe ser secreta, por el contrario debe ser insertada en el Reglamento de Tránsito o en su defecto publicada a efecto de hacerla del conocimiento de los usuarios y la autoridad de tránsito.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

¿Porque decimos que debe hacerse del conocimiento de la autoridad de tránsito, si la autoridad de transporte es quien autoriza dicha concesiones?

Recordemos que es la autoridad de tránsito quien controla, vigila y sanciona el tránsito de vehículos en esta entidad. Aunado a los supuestos que prevé el reglamento de tránsito del Estado de México que en su artículo 118 señala los motivos de retención de los vehículos, que en sus fracciones:

IX.- "Por prestar el servicio público sin la debida autorización"

X.- "Por incumplimiento o violación reiterada de las condiciones fijadas para la prestación del servicio público de transporte, en apoyo a las autoridades del ramo".

Como puede apreciarse de dicho precepto, la autoridad de tránsito al estar realizando su actividad debe identificar aquellos vehiculos de servicio público que trasgredan el Reglamento de Tránsito y proceda a aplicar las sanciones correspondientes en esta materia. O acaso dichos supuestos son letra muerta, así como lo que establece el artículo 120 del reglamento en cuestión.

"En caso de que el vehiculo retenido porte colores de empresa o ruta de servicio público autorizado, deberá ser despintado por el interesado previo la liberación".

En razón de ello, sostenemos, es necesario que se establezca en el Reglamento de Tránsito del Estado de México lo signos, emblemas o señales inequívocas que permitan identificar a los vehículos de servicio público y sobre todo tratándose de pasajeros, a efecto de

- a) Por lo que hace a la reglamentación, contar con las normas y los tipos de controles que se requieran para tener un mejor

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

funcionamiento en la operación de sistema de transporte público.

- b) Por lo que hace al usuario, tener la certeza y seguridad de que esta haciendo uso debido de un vehículo que esta autorizado legalmente para proporcionar la prestación del servicio público, repercutiendo en su seguridad física y patrimonial, independientemente de que pueda identificarlos en caso de queja o denuncia.
- c) Por lo que hace a la autoridad de tránsito y/o transporte, a efecto de que pueda verificar y supervisar que el servicio se preste eficaz, adecuada y legalmente o en su caso sancione.
- d) Que la autoridad no se extralimite en su actuar al aplicar diferentes criterios para la identificación de los mismos
- e) Que los concesionarios de servicio público de pasajeros se encuentren protegidos al brindar el servicio y puedan identificar aquellos vehículos que presten el servicio de manera ilegal para interponer los recursos o quejas correspondientes.

Otra inconsistencia existente entre la Ley de Tránsito y Transporte de México y el Reglamento de Tránsito del Estado de México es el que existe en el artículo 37 de la ley en mención que señala.

- *"Las autoridades de transporte podrán autorizar y modificar en todo tiempo, rutas, tarifas, itinerarios, horarios, frecuencias, así como ordenar el cambio de bases, paraderos y terminales, y señalar la forma de identificación de los vehículos, siempre en atención a la satisfactoria prestación del servicio, a las necesidades públicas y*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

escuchando la opinión de las autoridades Estatales y Municipales de Tránsito".

El reglamento en estudio no hace referencia del procedimiento o forma en que debe ser escuchada la opinión del municipio, ni el momento en que debe ser emitida, resulta justo y razonable que se les de a los municipios el derecho de ser escuchada su opinión con respecto a los puntos señalados, no obstante es incongruente que no se establezca el tiempo y la forma en que debe hacerse ésta.

Existen varios criterios al respecto, por ejemplo: la Autoridad de Transporte, o sea la DGTT, argumenta que no es necesaria la opinión de la autoridad de tránsito municipal, o que si bien ésta la emite no obliga a la DGTT a tomar en cuenta dicha opinión.

Por su parte la autoridad de tránsito municipal asume que tratándose de modificaciones o autorizaciones que se llevaran a cabo en su municipio es indispensable que emita su opinión respectiva antes de que se otorguen las autorizaciones o modificaciones respectivas y que en caso de no tomar en cuenta su opinión se estarían violando sus derechos soberanos.

Como no existe disposición legal que pueda aclarar lo anterior, prevalece la ley del mas fuerte, esto es la DGTT por lo que hace a bases, derroteros, terminales ha otorgado un sin número de autorizaciones y modificaciones sin pedir la opinión del municipio afectado, aunado al hecho de omitir notificar al municipio afectado las modificaciones o autorizaciones realizadas, como resultado la autoridad de tránsito ha quedado perpleja cuando de un día a otro aparecen dentro de su territorio bases, derroteros, terminales o sitios, con una autorización de la DGTT, lo cual impide que la autoridad de tránsito controle lo anterior, aun y cuando dichas autorizaciones son asentadas dentro de su jurisdicción territorial.

Lo anterior ha acarreado graves problemas en el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza, ya que la autoridades de transporte aprovechándose de dicha inconsistencia otorgan autorización de bases.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

rutas, derroteros, cambios de terminales, etc. saturando el territorio de dicho municipio, sin que medie anuencia, visto bueno, desahogo o notificación del municipio afectado, ya que ante tal omisión no le permite al municipio crear la infraestructura necesaria para el desahogo de tráfico vehicular, o controlar el saturamiento de unidades en bases que son autorizadas sobre vías principales de este municipio.

Al particular cabe señalar que el Convenio de Coordinación en materia de Tránsito celebrado entre el Gobierno del Estado y el municipio de Atizapán de Zaragoza en su anexo de ejecución No. 1 señala en su clausulado lo siguiente:

DECIMA SEXTA.- "El Ayuntamiento se obliga a llevar a cabo, con cargo a sus recursos presupuestales, los trabajos necesarios para la conservación y mantenimiento de las vialidades existentes en el territorio del municipio, en cualquier tiempo. El ayuntamiento podrá concertar con el Gobierno, apoyos para efectuar estos trabajos".

La obligación que tiene Atizapán de Zaragoza de dar mantenimiento y conservación a las vialidades de su jurisdicción es por demás indudable ya que tiene municipalizado el servicio de tránsito (como veremos en el capítulo siguiente), esto significa que tiene el control operativo y administrativo de ese servicio en su territorio, pero lo que resulta absurdo es que una dependencia del Gobierno del Estado como es la DGTG vulnera en forma abrupta la autonomía municipal, al hacer uso indiscriminado del territorio de este municipio sin que medie autorización, opinión o visto bueno de éste ayuntamiento, en aras de la facultad que tiene dicha dependencia para autorizar y modificar bases, terminales, sitios y derroteros.

En razón de lo anterior sostenemos que es indispensable que en la reglamentación de tránsito se establezca la forma y tiempo en que el municipio afectado debe ser escuchado durante los procedimientos de autorización o modificación de derroteros, bases, sitios, cambios de terminales, etcétera, a efecto de que desahogue sus puntos de vista sobre

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

la conveniencia o inconveniencia de dichas autorizaciones o modificaciones que serán asentadas dentro de su territorio.

A saber el municipio afectado puede interponer por la vía judicial una controversia constitucional de acuerdo a lo siguiente:

“Artículo 105.- La Suprema Corte de Justicia de la Nación conocerá, en los términos que señala la Ley reglamentaria, de los asuntos siguientes:

Fracción I. De las controversias constitucionales que, con excepción de las que se refieran a la materia electoral, se susciten entre:

.....

.....

i) Un Estado y uno de sus municipios, sobre la constitucionalidad de sus actos
o disposiciones generales

.....”

Sin embargo antes de considerar esta vía debemos valorar lo siguiente:

Cuantos juicios tiene que interponer el ayuntamiento sobre todas las autorizaciones y modificaciones que ha otorgado el Estado a través de la DGTT en el territorio de este municipio.

Es necesario que exista una litis entre el municipio y el Estado para que la DGTT solicite la opinión del municipio afectado durante el procedimiento de autorización o modificación.

Consideramos que lo anterior no es necesario, ya que repercute desfavorablemente en la relación que deben guardar ambos ámbitos de gobierno.

Lo que si consideramos indispensable es que se establezca en el Reglamento de Tránsito el tiempo y la forma en que debe intervenir la autoridad de tránsito municipal durante el procedimiento a efecto de ser

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

escuchado, y que independientemente del resultado que arroje el procedimiento, el municipio afectado debe ser notificado de éste para que realice las acciones que considere pertinentes.

Como pudimos observar, durante el desarrollo de este capítulo los errores, lagunas e inconsistencias contenidas en el Reglamento de Tránsito, hacen necesario que el Ejecutivo del Estado en ejercicio de las facultades que le han conferido, realice un análisis serio de este instrumento normativo, a efecto de evitar falsas apreciaciones de su contenido o la aplicación de criterios equivocados, que desvirtúen el objetivo de este Reglamento.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO II.- Facultad del ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza para administrar el tránsito operativo y administrativo en dicha jurisdicción

Previo al análisis del porque y como el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza tiene a su cargo el servicio público de tránsito en su parte operativa y administrativa, es necesario recordar algunos aspectos importantes relacionados con el municipio, los cuales nos servirán de apoyo para nuestro tema.

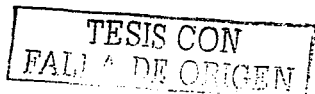
Comenzaremos por señalar que para algunos autores el municipio es una descentralización administrativa territorial o regional, postura que no compartimos, ya que coincidimos con aquella que establece "En un Estado de estructura federal, se llega a la libertad municipal por la vía de la autonomía, en tanto que, en un Estado de estructura central o unitaria, el margen de la libertad es concedido por los causes de la descentralización"⁽¹⁴⁾

La cita anterior nos hace recordar que nuestra país esta constituido sobre la base de un Estado Federal o Compuesto y no por un Estado centralista, ya que basta recordar lo que menciona la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que al particular establece:

Artículo 40.- "Es voluntad del pueblo mexicano constituirse en una República representativa, democrática, federal, compuesta de Estados libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior, pero unidos en una Federación establecida según los principios de esta ley fundamental".

Artículo 115.- Los Estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el Municipio Libre..."

(14) Ochoa Campus, Moises, *La Reforma Municipal*, Ed. Porrúa, Mex. 1985, Pág. 524.



De acuerdo a lo que consigna nuestra Carta Magna queda claro que, la conformación de nuestro país esta integrado por estados soberanos y por municipios autónomos.

Por lo tanto, debe quedarnos claro que "En la estructura del Estado mexicano existen tres niveles de Gobierno con ejercicio de poder público y que son: el federal, el estatal y el municipal. Estas tres órbitas de competencia son cada una autónoma, aunque coordinadas entre sí, y por lo tanto, políticamente no puede operar en ellas una relación de descentralización"⁽¹⁵⁾.

Como podemos observar el municipio es un nivel de gobierno con autonomía propia, cuyo reconocimiento data desde los inicios de nuestra historia, ya que basta recordar que éstos crearon a los Estados, y los Estados crearon a la Federación, por lo tanto el federalismo en México esta obligado a responder a sus orígenes y no rebajarlo a una mera descentralización administrativa territorial, como pretenden hacerlo ver algunos autores.

Resumiendo lo anterior, coincidimos con la postura que señala, a través de la historia de México primero existieron los municipios y el reconocimiento de éstos no implica una descentralización territorial ya que el sistema bajo el cual esta integrada la República Mexicana es un régimen Federal y no un régimen centralista o unitario. El municipio libre es reconocido legalmente como la organización política y administrativa, que de acuerdo a los niveles de gobierno se acerca mas a la población, por ende es de suma importancia su conservación y fortalecimiento.

A través del devenir histórico, el desarrollo social, económico y demográfico se ha ido cambiando de categorías políticas para ir reconociendo a éstos en las diversas entidades de la República.

(15) Ibidem Pag. 525

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Centrándonos en el Estado de México, señalaremos actualmente esta entidad se encuentra compuesto de 124 municipios.

Ahora bien, avocándonos a los antecedentes del municipio de Atizapán de Zaragoza señalaremos, en sus orígenes éste no era reconocido como municipio, ya que formaba parte del municipio de Tlalnepantla de Baz, siendo hasta el año de 1876 cuando fue erigido y reconocido como municipio libre. Señalado actualmente en la Ley Orgánica Municipal del Estado de México en su artículo 6º, que indica los municipios que componen esta entidad estableciendo entre otros a Atizapán de Zaragoza.

La importancia de que este municipio haya sido reconocido, radica en que al contar con personalidad jurídica, patrimonio propio y un régimen jurídico, dicha organización político-jurídica atiende y responde en forma directa a las necesidades de su población.

Hasta este punto el planteamiento de las cosas consiste en que Atizapán de Zaragoza es un municipio constituido y reconocido legalmente que cuenta con una población, territorio y gobierno propio, que es administrado por su ayuntamiento y que no existe autoridad intermedia entre éste y el Gobierno del Estado de México.

Sin embargo, el reconocimiento que se hizo de este municipio no implicó que se le atribuyera la prestación de todos los servicios públicos, ya que de acuerdo a la organización administrativa del Estado existen algunos servicios que son prestados únicamente por el Estado, o sea la forma administrativa centralizada, los servicios que no se encuentran dentro de esta forma son prestados a través de las figuras administrativas de la desconcentración o la descentralización.

A efecto de que nos quede claro este punto a continuación señalamos en que consiste cada una de éstas formas administrativas:

- a) Forma centralizada.- "Centralizar política y administrativamente significa reunir e incrementar un

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

conjunto de facultades cuyo ejercicio exclusivo reporta un significativo poder de decisión para un solo ámbito u órgano de gobierno”⁽¹⁶⁾

Existen algunas áreas que se reserva el Estado y por lo tanto es el único órgano de gobierno que lo aplica, ejemplo de ello es, en materia de transporte el otorgamiento de concesiones a prestadores de servicio público de transporte de pasajero y de carga, cuya función es exclusiva del Estado, en el caso del Estado de México es a través de la dependencia que tiene delegada esta función, o sea la Dirección General de Transporte Terrestre (DGT).

- b) Forma desconcentrada.- “Fenómeno jurídico en virtud del cual se transfieren competencias de los órganos superiores a los inferiores o disminuye la subordinación de éstos a aquéllos”⁽¹⁷⁾

En el Estado de México y en materia de tránsito el sustento jurídico de esta figura se encuentra contenido en el Reglamento de Tránsito del Estado de México que señala:

Artículo 8º.- “Para el mejor cumplimiento de las funciones administrativas y operativas en materia de tránsito, se establecerán las unidades administrativas desconcentradas que resulten necesarias en las diversas regiones del Estado, las cuales tendrán las facultades que se determinen expresamente en el acuerdo de creación respectivo”.

Así las cosas, en la capital de la entidad “Toluca” se encuentra una unidad administrativa, ésta realiza todas las funciones operativas y

(16) Barrera Zapata Rolando y otro, Descentralización y Administración Pública en los Estados Federados, Ed.

Porrua, Mex., 1989, Pag. 123

(17) Fernández Vázquez Emilio, Diccionario de Derecho Público, Ed. Astrea, Mex., 1981, Pag. 227.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

administrativas de tránsito, para el cumplimiento de sus funciones ha desconcentrado otras unidades a efecto de acercar los servicios de tránsito a poblaciones lejanas, dichas unidades reciben el nombre de delegaciones, las cuales proporcionan el servicio de tránsito a uno o varios municipios dependiendo de la demanda y la capacidad de la delegación.

- c) Forma Descentralizada.- "Transferir a diversas corporaciones u oficios, parte de la autoridad que antes ejercía el gobierno supremo de un Estado".(18)

En el Estado de México se ha utilizado esta forma administrativa para municipalizar o transferir funciones de tránsito operativo y administrativo a determinados municipios, sustentándolo en nuestra Carta Magna bajo los preceptos siguientes:

"Artículo 115...

fracción III.- "Los Municipios, con el concurso de los Estados cuando así fuere necesario y lo determinen las leyes, tendrán a su cargo los siguientes servicios públicos:

- a) Agua potable y alcantarillado;

....

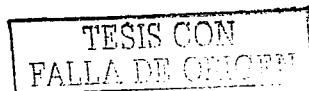
....

- h) Seguridad pública y tránsito, e..."

Artículo 116...

Fracción VII.- "La Federación y los Estados, en los términos de ley, podrán convenir la asunción por parte de éstos del ejercicio de sus funciones, la ejecución y operación de obras y la prestación de servicios públicos cuando el desarrollo económico y social lo haga necesario.

(18) Barrera Zapata Rolando y otro, Descentralización y Administración Pública en los Estados Federados, Ed Porrúa, Mex., 1989, Pág. 124



Los Estados estarán facultados para celebrar esos convenios con sus Municipios, a efecto de que éstos asuman la prestación de los servicios o la atención de las funciones a las que se refiere el párrafo anterior."

De lo anterior podemos deducir que para que los municipios presten legalmente el servicio de tránsito en su territorio es necesario contar con el acuerdo o concurso del Estado, dando lugar así a la figura jurídica administrativa de la descentralización.

En sus inicios el Gobierno del Estado controló el tránsito y prestó los servicios administrativos de ese ramo en toda la entidad (forma administrativa centralizada), con el transcurso del tiempo hubo un crecimiento demográfico en la entidad lo que propició que se crearan unidades desconcentradas a efecto de acercar los servicios a esa población, sin embargo en los años 80's algunos municipios destacaron por su desarrollo demográfico, económico y social, propiciando un incremento considerable de tránsito de vehículos automotores por sus territorios, ante la imposibilidad del Estado para controlar dicho servicio a través de unidades desconcentradas, y en busca de una forma apropiada a los variables problemas que en esta materia se venían presentando, el Estado planteo la posibilidad de dar lugar a la descentralización del tránsito a los municipios que presentaban las características antes señaladas.

No obstante era indispensable plantear los objetivos a lograr, los cuales resaltaron y se resumieron en lo siguiente:

- Acercamiento del servicio a la ciudadanía.
- Mayor eficacia en la prestación del servicio.
- Fortalecimiento de la capacidad financiera, administrativa y operativa del ayuntamiento.
- Profesionalización de las administraciones municipales.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En el año de 1991 predominaba el Partido Revolucionario Institucional como partido gobernante en los ayuntamientos de la entidad, lo que facilitó la conveniencia de descentralizar o municipalizar el servicio público de tránsito a determinados municipios y así prestar este servicio a través de administraciones municipales.

Una vez determinada la conveniencia de descentralizar el servicio y establecer los objetivos a perseguir, el Gobierno del Estado de México se dio a la tarea de elaborar un instrumento jurídico que pudiese soportar las facultades delegadas o municipalizadas.

Cabe destacar que la desconcentración de las unidades administrativas en materia de tránsito es una forma jurídico administrativa distinta a la descentralización, por lo que cabe aclarar que lo que llevó a cabo el Estado con aquellos municipios destacados, fue una descentralización o municipalización del servicio de tránsito, a través de un instrumento jurídico denominado *Convenio de Coordinación en materia de tránsito*

Dicho Convenio data de 1991, el cual fue celebrado como punto de partida con los municipios de Huixquilucan y Cuautitlán Izcalli.

Para el año de 1992 se celebra este convenio con el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza.

Como este es el punto central de nuestro tema bien vale la pena señalar los puntos que dieron origen a que Atizapán de Zaragoza haya celebrado dicho convenio y ahora tenga la facultad de administrar el servicio operativo y administrativo de tránsito en su jurisdicción, por lo que a continuación señalaremos los siguientes:

- Este municipio sirve de paso para todas aquellas poblaciones que se encuentran inmersas en municipios como: Nicolás Romero, Cuautitlán Izcalli, Cuautitlán México, Naucalpán, Tlalnepantla, lo que provoca una carga vehicular excesiva.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- Atizapán de Zaragoza es uno de los municipios que conurba con el Distrito Federal.
- El los años 80's dicho municipio sufrió una inmigración de diversas poblaciones, dando como consecuencias una sobrepoblación y carga vehicular desmedida.
- La capacidad industrial y económica asentada en dicho territorio es notable.
- Es uno de los municipios de la entidad con más población.
- La participación política de su población es de las más destacadas en todo el Estado de México.

Cabe señalar que en lo general los puntos antes señalados coinciden con las características que presentan los municipios en los que se tiene descentralizado el servicio de tránsito.

Trascurrido el tiempo y en posteriores fechas se celebró este mismo convenio con los ayuntamientos de Cuautitlán México, Naucalpán de Juárez y Tlalnepantla de Baz.

En resumen: Atizapán de Zaragoza, Cuautitlán Izcalli, Cuatitlán de Romero Rubio (ahora conocido como Cuautitlán México), Huixquilucan, Naucalpán de Juárez y Tlalnepantla de Baz, en la actualidad son los únicos 6 municipios en todo el Estado de México que tienen descentralizado o municipalizado el servicio público de tránsito a sus jurisdicciones respectivas.

El instrumento que en particular nos ocupa es el Convenio de Coordinación en materia de tránsito celebrado entre el Gobierno del Estado de México y el ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza, el cual fue celebrado el 8 de febrero de 1992, instrumento jurídico administrativo que sirve de sustento para hacer respetar la competencia del municipio

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de Atizapán de Zaragoza en materia de tránsito en su territorio, por lo tanto en el punto siguiente entraremos al análisis del mismo.

MEXICO CON
DE OBTEN

II.1. Análisis jurídico del convenio de coordinación en materia de tránsito entre el Gobierno del Estado de México y el Municipio de Atizapán de Zaragoza

Como señalamos anteriormente la facultad y atribución concedida al municipio de Atizapán de Zaragoza fue otorgada el 8 de febrero de 1992 a través del Convenio de Coordinación en materia de tránsito, el cual dio lugar a una descentralización administrativa del Estado a favor del municipio, dicho instrumento jurídico administrativo tuvo como fundamento lo que establece nuestra carta magna a través de los preceptos siguientes:

“Artículo 115...

fracción III.- “Los Municipios, con el concurso de los Estados cuando así fuere necesario y lo determinen las leyes, tendrán a su cargo los siguientes servicios públicos:

b) Agua potable y alcantarillado:

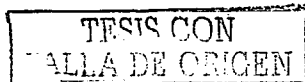
....

....

h) Seguridad pública y tránsito, e...”

Artículo 116...

Fracción VII.- “La Federación y los Estados, en los términos de ley, podrán convenir la asunción por parte de éstos del ejercicio de sus funciones, la ejecución y operación de obras y la prestación de servicios públicos cuando el desarrollo económico y social lo haga necesario. Los Estados estarán facultados para celebrar esos convenios con sus Municipios, a efecto de que éstos asuman la prestación de los servicios o la atención de las funciones a las que se refiere el párrafo anterior.”



Lo anterior relacionado con la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México que señala:

Artículo 5-A "En el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, los ayuntamientos tendrán las atribuciones siguientes:

I.- vigilar coordinadamente con las autoridades estatales, el cumplimiento de las disposiciones en materia de tránsito;

...

III.- Celebrar convenios con las autoridades estatales para ejercer Funciones coordinadamente en materia de vialidad y tránsito;

..."

Con base en lo anterior y derivado de la firma del convenio en comento a partir del 8 de febrero de 1992 el municipio de Atizapán de Zaragoza presta legalmente el servicio operativo de tránsito dentro de su jurisdicción.

Bien cabe aclarar que si existió voluntad del Estado para llevar a cabo la firma del convenio en mención, dicha voluntad respondió al férreo interés que mostraron los ayuntamientos involucrados y que es en los que actualmente se encuentra descentralizado el servicio de tránsito, entre otros Atizapán de Zaragoza.

A saber se analizaron diferentes aspectos antes de llevarse a cabo la celebración de dicho instrumento, destacando entre otros los que señalan las declaraciones del convenio en comento que a la letra dicen:

DECLARACIONES

"I.- La fracción III del artículo 115 de la Constitución Federal, establece que los municipios, con el concurso de los estados, cuando así fuere

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

necesario y lo determinen las leyes, tendrán a su cargo, entre otros, el servicio de tránsito.

II.- La Ley de Tránsito y su Reglamento General, señalan que corresponderá a las autoridades estatales de tránsito, la función de regular y prestar el servicio de tránsito, sin perjuicio de las atribuciones que expresamente consignen esos ordenamientos a favor de los ayuntamientos.

III.- El Gobierno del Estado ha propugnado a lo largo de su gestión, por el fortalecimiento en todos los órdenes de los municipios y de sus ayuntamientos; forma parte muy destacada de estas acciones, definir los mecanismos legales conforme a los cuales estos últimos tengan a su cargo la prestación de los servicios de mayor interés para la población.

IV.- En atención a lo anterior y además en cumplimiento a los lineamientos de descentralización y apoyo municipal que orientan al Gobierno del Estado, se conviene por este instrumento, establecer modalidades en el cumplimiento de la atribución a cargo del Estado para la prestación y operación de las funciones operativas inherentes al servicio de tránsito, a favor del municipio de Atizapán de Zaragoza.

V.- El municipio de Atizapán de Zaragoza dispone de los recursos humanos, materiales y presupuestales suficientes, para la prestación eficiente del servicio de tránsito; y el cabildo de su ayuntamiento ha autorizado al C. Presidente Municipal a suscribir el presente instrumento, tal como se acredita con el acta de cabildo correspondiente que forma parte de los anexos de este convenio.

VI.- En este orden de ideas, ambas partes han decidido suscribir el presente convenio, a fin de llevar a cabo coordinadamente las acciones en beneficio de la población, que permitan un sensible mejoramiento en el cumplimiento de las funciones operativas en la prestación del servicio de tránsito en el municipio de Atizapán de Zaragoza, de modo que todo ello

TESIS CON
FALLA DE CUMPLIMIENTO

se traduzca en elevación de los niveles con que debe ser prestado el servicio”.

Como mencionamos con antelación y relacionado con las declaraciones arriba señaladas, el municipio de Atizapán de Zaragoza ante un crecimiento demográfico, económico y social aunado a los recursos materiales y presupuestales suficientes con que contaba, era indiscutible e indispensable que tuviera a su cargo el servicio público de tránsito.

Sin embargo, con el convenio celebrado entre el Gobierno del Estado y el municipio de Atizapán de Zaragoza no se descentralizaron todas las funciones de tránsito, únicamente fueron transferidas las funciones que señala la cláusula cuarta que establece:

“CUARTA.- Las funciones y acciones específicas relativas a la prestación y operación del servicio público de tránsito que quedan a cargo de el Ayuntamiento son:

- a) La regulación y control del tránsito de vehículos dentro del territorio de su municipio.
- b) El control y vigilancia del señalamiento vial y dispositivos para el control de tránsito.
- c) La autorización de horarios de carga y descarga de vehículos.
- d) El control y vigilancia de las zonas de estacionamiento en la vía pública.
- e) La imposición de sanciones por infracciones a los ordenamientos legales en materia de tránsito.
- f) La calificación y recaudación del importe de las multas por infracciones a las disposiciones de tránsito, en la forma y términos previstos por los ordenamientos jurídicos aplicables sobre la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

materia y las disposiciones que rigen en el campo de la coordinación fiscal estatal.

- g) La operación del servicio de depósito vehículos y grúas, conforme a las normas legales respectivas y
- h) La educación vial de la ciudadanía.”

Hasta ese entonces, a esto se resumían la descentralización de funciones del Estado al municipio en cuestión.

Dos aspectos importantes a destacar en dicho convenio son: su temporalidad y la normatividad ha aplicarse, lo cual fue precisado en su clausulado en la forma siguiente:

OCTAVA.- “El Gobierno y El Ayuntamiento se obligan a que en la operación del servicio de tránsito en el municipio de Atizapán de Zaragoza, se cumplirá con los criterios que se mencionan a continuación:

- e) Adopción en el territorio del municipio conforme a la legislación aplicable, de normas, métodos, sistemas, procedimientos y políticas de ejecución comunes regionalmente”.

Lo anterior se refiere a que a efecto de evitar errores y falsos criterios en la prestación del servicio se debe homogeneizar en la aplicación de la legislación de la materia así como los métodos, sistemas, procedimientos y políticas de ejecución en toda la entidad.

En cuanto a la vigencia del convenio, se establece:

“VIGESIMA QUINTA.- La vigencia del presente convenio será indefinida pudiendo darse por terminado en cualquier tiempo cuando así lo determine alguna de las partes, con aviso previo de 30 días.”

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Como podemos observar, la temporalidad de dicho convenio se sale de los cánones establecido en cualquier contrato o convenio, pues no es común encontrar un instrumento que se celebre con vigencia indefinida, no obstante así fue convenido por las partes y por lo tanto debe ser respetado.

TESIS COM
FALLA DE CANCEL

II.2. Análisis jurídico de los anexos de ejecución No. 1 y 2 al convenio de coordinación en materia de tránsito entre el gobierno del Estado de México y el municipio de Atizapán de Zaragoza

Los anexos de Ejecución en análisis datan de la misma fecha del Convenio de Coordinación, siendo ésta el 8 de febrero de 1992.

Algunos aspectos fundamentales para que el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza pudiera llevar a cabo las funciones descentralizadas y señaladas anteriormente eran los relativos a los recursos humanos y materiales, así mismo la forma en que debería procederse con los ingresos recaudados bajo esos conceptos.

Dichas cuestiones ya habían sido previstas, mediante los anexos de ejecución No. 1 y 2, tal y como se desprende del Convenio de coordinación en las cláusulas siguientes:

NOVENA.- "El Gobierno asume con cargo a sus propios Recursos Presupuestales y durante el período de tiempo a que se refiere El Anexo de Ejecución 1, las remuneraciones del personal que por virtud de este convenio transfiere al municipio, y cede gratuitamente a favor del ayuntamiento, el equipamiento, los vehículos y el armamento a que se refiere el citado anexo."

DECIMA.- El Ayuntamiento ejercerá la función operativa del servicio público de tránsito con cargo a sus recursos presupuestales, destinando al efecto las instalaciones correspondientes.

DECIMA PRIMERA.- En tanto se cumpla el período de tiempo a que refiere el Anexo de Ejecución Número 1, El Gobierno continuará dando cumplimiento de sus obligaciones en materia laboral y de seguridad social, a favor de los servidores públicos a que se refiere la cláusula novena"

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Como era de esperarse aun y cuando el municipio en cuestión contaba con los recursos materiales y presupuestales suficientes, en ese preciso momento no contaba con armamento ni personal capacitado para llevar a cabo su operación, por lo que en ese sentido se adicionó y firmó el anexo de ejecución No. 1, el cual contiene los términos conforme a los cuales se llevaría a cabo la transferencia de personal y la asignación de recursos materiales al ayuntamiento, a efecto de facilitar la operatividad y ejecución del convenio multicitado.

A través de dicho Anexo se transfirieron al ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza, Recursos Humanos, consistentes en personal de tránsito y de seguridad pública y Recursos Materiales, consistentes en grúas, patrullas, armamento y cartuchos.

Otra cuestión prevista a través de este instrumento fue lo que señala su Cláusula:

“DECIMA CUARTA.- El Ayuntamiento se compromete a contar con el material documental que se requiera para la imposición de sanciones por infracciones a los ordenamientos legales en materia de tránsito, para lo cual se le proporcionará un modelo (12) de los documentos utilizados”

Los documentos a que hace referencia esta cláusulas son las boletas de infracción, cuya utilización es necesaria para que los agentes de tránsito impongan las infracciones a los automovilistas que violen los ordenamientos legales de la materia.

Otro aspecto importante dentro del Anexo de Ejecución No. 1 es el que prevé en su cláusula:

“NOVENA.- El Gobierno, a través de la Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito y de la Inspección General de Seguridad Pública y Tránsito, podrá disponer en todo tiempo la

TEXTO CON
FALLA DE ORIGEN

Evaluación, verificación, e inspección del servicio de tránsito, para el efecto de asegurar en beneficio de la población los mejores niveles de eficiencia en la prestación y operación del multicitado servicio.

En los casos previstos en la cláusula vigésima del convenio, la Inspección General de Seguridad Pública y Tránsito informará oportunamente al Presidente Municipal sobre fincamiento de responsabilidades y propuestas de sanciones."

En base a la cláusula anterior el Gobierno del Estado a través de la dependencia que menciona, podrá verificar en forma periódica el buen funcionamiento y prestación del servicio público de tránsito dentro del municipio de Atizapán de Zaragoza.

Otro punto a destacar es el que señala la cláusula siguiente:

"DECIMA QUINTA.- El ayuntamiento se compromete a implementar y ejecutar programas de educación vial a la ciudadanía."

Esta cláusula se encuentra relacionada con el convenio de coordinación multicitado en su cláusula Décimo Séptima que establece:

"DECIMO SEPTIMA.- A fin de establecer y preservar criterios concordantes con los otros ayuntamientos de los municipios de la región y los de el Gobierno, los programas de vialidad que elabore El Ayuntamiento requerirán de la aprobación de El Gobierno, para ser puestos en ejecución".

De lo anterior resulta que Atizapán de Zaragoza tiene la obligación de implementar y ejecutar programas de educación vial, no obstante previo a ello dichos programas deben ser aprobados por el Gobierno del Estado.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Al particular sostenemos que el Gobierno del Estado debe proporcionar los lineamientos o puntos básicos que deben contener los programas de Educación Vial a efecto de que los mismos vayan proyectados en el mismo sentido bajo el cual van a ser evaluados, actualmente en ninguna de las disposiciones normativas de tránsito existen parámetros o lineamientos al respecto, por lo que los ayuntamientos los elaboran y ejecutan bajo su mas estricta responsabilidad.

En razón de la omisión señalada sostenemos que a través del Reglamento de Tránsito deben establecerse y darse a conocer los lineamientos a seguir para la elaboración de los programas de Educación Vial.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN
ESTADO
DE LA

Análisis jurídico del anexo de ejecución No. 2 al convenio de coordinación en materia de tránsito entre el gobierno del Estado de México y el municipio de Atizapán de Zaragoza

Por lo que hace al anexo de ejecución No.2 cabe señalar que su parte medular entraña las cuestiones de tipo hacendario en materia de tránsito operativo bajo las cuales se regirán el Gobierno del Estado y el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza tal y como podemos observar en su clausulado que al particular señala:

C L A U S U L A S

- PRIMERA.-** El ayuntamiento impondrá las sanciones por infracciones a los ordenamientos jurídicos aplicables en materia de tránsito, las calificará, y recaudará el importe de las multas impuestas a través de la Tesorería Municipal; procederá, en su caso a hacerlas efectivas mediante el procedimiento administrativo de ejecución que prevé el Código Fiscal aplicable, tratándose de infractores domiciliados en el territorio del municipio.
- SEGUNDA.-** El ayuntamiento rendirá a la Secretaría de Finanzas y Planeación, por conducto de la oficina recaudadora estatal dentro de la demarcación de ese municipio, cuenta mensual de los ingresos percibidos por concepto de las multas a que se hace mención en la cláusula anterior, dentro de los primeros diez días siguientes al mes en que se recauden.
- TERCERA.-** El Estado otorgará al ayuntamiento un subsidio hasta por el 100% del importe recaudado durante el mes a que se refiere cada informe, por concepto de imposición y recaudación de multas en materia de tránsito, dicho otorgamiento deberá

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

realizarse dentro del mes siguiente a aquél en que se realiza la recaudación.”

Como podemos observar el ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza tendrá que desplegar una serie de actividades a efecto de poder controlar el servicio de tránsito en su jurisdicción, estando a cargo de la dependencia que establezca el municipio la verificación, control y sanción por violaciones a la normatividad en materia de tránsito así como la calificación de las boletas de infracción, y a través de su tesorería municipal la recaudación de los importes que por estos conceptos se generen.

Así mismo el ayuntamiento tiene la obligación de rendir a la Secretaría de Finanzas y Planeación, dentro de un periodo determinado, cuenta mensual de los ingresos percibidos por esos conceptos.

A su vez el Estado otorgará al ayuntamiento un subsidio hasta por el 100% del importe recaudado por concepto de imposición y recaudación de multas de Tránsito.

Podría decirse que el Estado esta siendo generoso con el ayuntamiento al otorgarle el 100% de subsidio de las recaudaciones que en materia de tránsito se generen, sin embargo desde nuestro punto de vista no es un acto de generosidad, es simplemente una cuestión de justicia, ya que si bien el municipio de Atizapán de Zaragoza tiene municipalizado o descentralizado el servicio operativo de tránsito (control, inspección, sanción, calificación y recaudación) dichos servicios son proporcionados con infraestructura propia, por lo tanto, lo menos que puede hacer el Estado es otorgar el 100% del importe de las multas al ayuntamiento, pues este último es quien realiza toda la función y procedimiento para tener controlado el tránsito, inclusive la función recaudatoria, por lo que sostenemos que el importe señalado como subsidio será aplicado a los gastos generados por la operación del servicio.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Debemos entender que la importancia de municipalizar el servicio de tránsito no radica solo en que el ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza pueda proporcionarlo directamente, también implica que obtenga la participación económica correspondiente a efecto de que pueda fortalecerse en todos los ordenes, tal y como lo establece el Estado de México a través de su declaración III del Convenio de Coordinación mencionado.

Debemos recordar que la generación de ingresos del los municipios provienen de participaciones Federales, Estatales y las propias de los municipios como son impuestos municipales, significando éstas últimas ingresos menores e insuficiente para prestar los servicios públicos que tiene a su cargo.

Sin embargo cabe señalar que con las reformas constitucionales que se han hecho, la facultad hacendaría municipal ha sido restringida y concedidas a la Federación y al Estado, lo que significa un retroceso hacendario centralizador contra los municipios.

Independiente a ello las participaciones federales que les corresponden a los municipios son entregadas a través de su Estado, lo cual lamentan los ayuntamientos pues sufren al tratar de hacerlas efectivas, ya que en muchas ocasiones se está a la discreción del Gobernador, tal y como lo señala acertadamente el Lic. Ochoa Campos que sostiene:

"En materia hacendaría municipal, las pretendidas reformas de 83 que por su efecto son contrarreformas, entregan a la discreción del Gobernador y de su gobierno estatal, el reparto de las participaciones federales que corresponden a los municipios de ese Estado, lo que quiere decir que se ha centralizado el 66 por ciento del ingreso municipal de la República en vez de independizar con ello a la hacienda municipal, como sería lo correcto. En esta forma se llega al monstruoso control estatal de las dos terceras partes de los ingresos de los municipios. Dicho en otras palabras, el problema que se ha creado, radica en que los Ayuntamientos ahora dependen de los Tesoreros de los Estados de la República (o sea,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de los gobernadores) quienes entregan las participaciones federales a los Ayuntamientos, a su capricho, congelándolas cuando no son gratos al Gobernador y, en muchos casos, jineteando miles de millones de pesos que pertenecen a los municipios".(19)

De lo anterior podemos deducir que las participaciones federales no llegan en forma directa a los municipios y mucho menos a tiempo, y que las participaciones estatales siguen el mismo curso que las federales, propiciando que la prestación de los servicios públicos proporcionados por el municipio no sean oportunos, debe ponerse especial atención en este punto, ya que debemos recordar que el municipio es el nivel de gobierno mas cercano a la población, y por ende la mayoría de los ciudadanos acude a éstos a efecto de que sean atendidas sus demandas de servicios públicos.

Las participaciones federales y estatales no significan un regalo, constriñe un derecho a favor de los municipios por lo tanto deben ejercerse.

Para nosotros resulta lógico que por lo menos en los servicios públicos que presta directamente el municipio, éste debe recaudar y administrar los ingresos y aplicarlos bajo su más estricta responsabilidad.

Por lo tanto, si el servicio público de tránsito se encuentra descentralizado al municipio de Atizapán de Zaragoza, éste tiene todo el derecho de contar con los recursos económicos que de ese servicio se generen.

(19) Ochoa Campos Moises, La Reforma Municipal, Ed. Porrúa, México, 1985, Pág. 530.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

III.3.- Análisis jurídico del Addendum al convenio de coordinación en materia de tránsito entre el Gobierno del Estado de México y el municipio de Atizapán de Zaragoza

Con fecha 5 de mayo de 1995 se suscribió el addendum al Convenio de coordinación en materia de tránsito celebrado entre el gobierno del Estado y el municipio de Atizapán de Zaragoza, dicho instrumento fue publicado el 8 de mayo de 1995.

A través de este instrumento se señala lo siguiente:

DECLARACIONES

1.- De el Estado.

- 1.1.- Que el Plan de Desarrollo del Estado de México 1993-1999 establece que la democracia requiere una distribución equilibrada del poder público entre los diversos órganos y ámbitos de gobierno, así como una relación vigorosa entre el gobierno estatal y los gobiernos municipales, que pongan acento en la descentralización a fin de que los ayuntamientos puedan cumplir cabalmente con sus responsabilidades constitucionales.
- 1.2.- Que uno de los objetivos primordiales del Plan de Desarrollo en materia municipal es fortalecer la capacidad financiera, administrativa y operativa de los ayuntamientos de la entidad, para que puedan cumplir adecuadamente con las responsabilidades que les derivan del artículo 115 de la Constitución General de la República y ampliar su participación en el desarrollo del Estado.
- 1.3.- Que a fin de cumplir con el objetivo se han establecido tres grupos de acciones: para fortalecer las finanzas municipales; para profesionalizar las administraciones municipales; y, para fortalecer al municipio como base de nuestra organización pública.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- 1.4.- Que las autoridades estatales y municipales, tiene el deber de ofrecer respuestas eficientes y rápidas a los complejos problemas que derivan de la prestación de los servicios públicos, por lo que es necesario establecer acciones coordinadas entre el Estado y los municipios, dada la magnitud y complejidad de los servicios, a fin de resolver las necesidades de la población que reside en ellos.
- 1.5 Que el Estado ha venido realizando evaluaciones periódicas de la prestación del servicio de tránsito en el Municipio de Atizapán de Zaragoza, resultando que en todas ellas se ha dado cumplimiento al clausulado del convenio; que se ha mejorado la calidad y eficiencia del servicio; y, que existe un marcado interés de la población del municipio, en la ejecución de los planes y programas en materia de tránsito; lo que hace indispensable que el Ayuntamiento cuente con la posibilidad de tramitar administrativamente el control vehicular de servicio particular, a efecto de que se complemente el operativo que viene prestando, considerando que con ello se beneficiará la población del municipio”.

Como podemos deducir de lo anterior, el Estado mantenía su interés por fortalecer al municipio, así mismo las funciones descentralizadas en materia de tránsito operativo habían sido realizadas a la entera satisfacción del Estado, por lo que a efecto de contar de manera integral y global con el servicio de tránsito operativo y administrativo se establece la necesidad de descentralizar el tránsito en su área administrativa al municipio de Atizapán de Zaragoza, reservándose el Estado la función administrativa del servicio de transporte público.

Por lo que a través de este addendum el Estado de México establece en su clausulado:

PRIMERA.- El Estado hace entrega a el Ayuntamiento de la administración del servicio público de tránsito en el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

municipio de Atizapán de Zaragoza. El Estado se reserva todo lo relacionado con el servicio de transporte público.

SEGUNDA.- Para efectos de este Addendum se entiende por administración del servicio público de tránsito la prestación de los siguientes servicios:

- a) Expedición inicial de licencias de manejo con vigencia de cuatro años, para chofer, automovilista y motociclista.
- b) Reexpedición de licencias de manejo de cualesquiera de las categorías mencionadas en el inciso anterior, así como por el extravío o deterioro de las mismas.
- c) Expedición de permisos temporales para manejar sin licencias y para aprendizaje de manejo de automóvil particular, hasta por un término de seis meses, así como su resello.
- d) Servicios de control vehicular, para automóviles, camiones, camionetas de carga, remolques, motocicletas y motonetas, que comprenden:
 - d.1) Expedición inicial de placas, tarjeta de circulación, calcomanía, así como el refrendo anual.
 - d.2) Reposición de cada una de las placas, de la tarjeta de circulación y la calcomanía, por pérdida o deterioro.
 - d.3) Cambio de propietario.
 - d.4) Expedición de permisos para circular sin placas, sin tarjeta de circulación y calcomanía, hasta por sesenta días.
 - d.5) Expedición de permisos para transportar carga en vehículo

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

particular.

- d.6) Trámite de baja de vehículo particular o emplacado en otra entidad federativa.
- d.7) Expedición inicial de placas demostradoras y tarjetas de circulación.
- e) Expedición de certificados de extravío, mutilación o deterioro de documentos que amparen la circulación del vehículo.
- f) Todos los demás relacionados con los trámites administrativos de control vehicular de servicio particular.

De lo anterior podemos observar que fueron descentralizadas al municipio de Atizapán de Zaragoza, casi todas las funciones de tránsito administrativo, reservándose para el Estado todos los trámites relacionados con el servicio de transporte público.

Es de esperarse que así como se señala en el convenio de coordinación, también se señale en este addendum que el ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza en la prestación de los servicios antes señalados debe apegarse a las disposiciones de la legislación de la materia y a las directrices administrativas de orden general que señale el Estado a través de la Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito, tal y como se establece en la cláusula Tercera del addendum en comentario.

Sin embargo cabe señalar, si bien el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza, apega su actuar a las disposiciones de la legislación de la materia, también es cierto que como ya fue mencionado en el capítulo primero, existen varios errores, lagunas e inconsistencia en dicha normatividad, lo que obstaculiza el actuar de la autoridad de tránsito en este municipio, y que ante la problemática que de ello se deriva y a

EXHIBICIÓN
FALLA DE ORIGEN

efecto de actuar acordes a las directrices administrativas de orden general que estableció la Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito, el ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza se dio a la tarea de consultar el contenido de dichas directrices, no obstante éstas no responden a las dudas o criterios aplicar en casos de omisiones, errores o inconsistencias en el Reglamento de Tránsito, por lo que volvemos a recalcar la necesidad de realizar un estudio a fondo de dicha reglamentación y subsanar esas deficiencias.

Por otra parte, el Addendum en estudio establece en su cláusula Quinta la facultad concedida al ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza para recaudar los derechos que se generen por los servicios que en materia de tránsito proporcione, fundando su cobro en el Ley de Hacienda del Estado de México.

Así mismo también se establece como obligación para el ayuntamiento el que debe rendir a la Secretaría de Finanzas y Planeación del Estado cuenta mensual de los ingresos percibidos por el cobro de derechos de tránsito y de las multas de tránsito impuestas, dicho informe debe hacerse dentro de los primeros diez días del mes siguiente al que se recauden.

Para el caso de que el ayuntamiento no cumpla con dicha obligación, se le reduce el 15% del total de lo que le corresponda como subsidio por los conceptos recaudados.

Con respecto a los ingresos el Addendum en comento señala en su clausulado

“SEPTIMA.- El Estado otorgará a el Ayuntamiento un subsidio hasta por el 100% del importe recaudado durante el mes a que se refiere cada informe, por concepto de prestación de los servicios y por la imposición de multas en materia de tránsito. El otorgamiento deberá realizarse dentro del mes siguiente a aquél en que se efectuó la recaudación.”

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Una vez más reconoce el Estado el otorgamiento hasta por el 100% a favor del municipio de Atizapán de Zaragoza, de los ingresos recaudados derivados de los servicios de tránsito y multas que proporciona éste municipio, lo anterior justificado y motivado en el fortalecimiento económico y financiero que pretende darle a este municipio, a su vez el municipio tendrá que proporcionar dichos servicios con su propia infraestructura.

Cabe señalar que la función operativa inherente a la recaudación de los derechos por la prestación de los servicios de tránsito y que deberá realizar el ayuntamiento consiste en:

- Registro de contribuyentes.
- Recaudación, notificación y cobranza del crédito fiscal.
- Comprobación del cumplimiento de las disposiciones fiscales estatales en materia de derechos por servicios que prestan las autoridades de tránsito.
- Determinación y liquidación de los derechos y sus accesorios legales por servicios de tránsito que presta el ayuntamiento.
- Imposición de multas por infracciones a las disposiciones jurídicas aplicables en materia de tránsito, así como condonación, en su caso, de las mismas.
- Tramitación y resolución de recursos administrativos interpuestos en contra de cualquiera de los actos anteriores.
- Intervención en juicios.

Cerrando así el círculo y delegando todas las atribuciones relacionadas con respecto a la tramitación, liquidación, recaudación y todo lo que

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

conlleve para el requerimiento del cobro de los derechos por los servicios de tránsito proporcionados.

Por lo que hace a la papelería necesaria para la prestación del servicio, se establece que el Estado proporcionará periódicamente al Ayuntamiento toda la documentación que se relacione con los trámites administrativos de control vehicular de servicio particular que se utilicen en la prestación del servicio, como lo señala la cláusula décimo tercera del addendum en estudio. Dichos documentos son considerados formas valoradas (placas, tarjetas de circulación, licencias, permisos para circular etc.) y su utilización queda bajo la mas estricta responsabilidad del ayuntamiento y para el caso de pérdida o utilización deshonesto de dichas formas, se da aviso a la autoridad penal competente a efecto de que establezca si existe delito a perseguir y en su caso el juez competente aplique las penas correspondientes.

Aquí cabe señalar que el Estado en aras del control que tiene sobre las formas valoradas, provee a los municipios bajo consideraciones personales y criterios muy subjetivos del Director General de Seguridad Pública y Tránsito del Estado y su personal, lo que imposibilita que el municipio de Atizapán de Zaragoza pueda contar en todo momento con la papelería necesaria para prestar eficazmente el servicio descentralizado.

Por otra parte el Ayuntamiento tiene la obligación de rendir informe detallado de los trámites administrativos realizados con la documentación entregada por el Estado, dicho informe debe hacerse dentro de los primeros diez días de cada mes, así mismo debe concentrar trimestralmente los expedientes relacionados con los trámites administrativos proporcionados al Archivo Central de la Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito del Estado.

Otra cuestión importante radica en lo que establece artículo Tercero transitorio de dicho addendum que señala:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

"El Ayuntamiento aportará los bienes muebles e inmuebles que sean indispensables para que funcione adecuadamente la Delegación Administrativa en el municipio de Atizapán de Zaragoza."

No estamos del todo convencidos del sentido que se le pretendió dar a dicha cláusula, ya que si bien el municipio de Atizapán de Zaragoza cuenta con bienes muebles e inmuebles propios para la prestación del servicio, no obstante y ante la eventualidad de que el municipio dejara de contar con éstos, ello no debe interpretarse como condición o impedimento para que el Estado cumpla con su obligación de dotar oportunamente de la papelería o formas valoradas que se utilizan en la prestación del servicio, ya que aun y cuando no se establece expresamente en la práctica a aquellos municipios que se encuentran en ese supuesto el Estado ha considerado restringirles la dotación de dicha papelería.

Un punto muy interesante resulta de artículo cuarto transitorio de este Addendum que señala:

"El Ayuntamiento queda obligado a reconocer o contratar con la empresa que el Estado ha designado para la implantación del nuevo sistema computarizado para la expedición de los diversos tipos de licencias para conducir vehículos automotores, que son objeto del presente Addendum"

El comentario o crítica al respecto radica en que el Estado en ningún momento preciso en forma clara al municipio de Atizapán de Zaragoza (Ni a ninguno de los otros 5 municipios que tienen descentralizado el servicio de tránsito), que empresa estaba a cargo de la implantación del sistema computarizado para la expedición de licencias.

En los municipios en los que se encuentra descentralizado el servicio de tránsito se conoce por rumores, que las computadoras con las que se

TESIS CON
FALLA DE CONGEN

proporcionaba la expedición de licencias y permisos de conducir pertenecían a la empresa Cosmocolor, S.A. de C.V. y en la práctica esta empresa era la que implantaba el sistema computarizado así mismo proporcionaba el mantenimiento y soporte técnico a esas computadoras.

A saber la empresa Cosmocolor, S.A. de C.V. durante el año de 1998 enfrentó varios problemas legales ante el Gobierno del Distrito Federal al haber sido catalogado como ilegal la prestación de sus servicios, ya que se presumía que la adjudicación de dicho servicio fue deshonesta, por lo que tuvo que retirar sus servicios a esa entidad, posterior a ello, en el Estado de México se enfrentaba el mismo problema.

Generado de la problemática anterior en forma intempestiva dicha empresa dejó de proporcionar sus servicios en todo el Estado de México, provocando que se dejaran de expedir licencias y permisos de conducir en toda la entidad, eventualidad que no tenía prevista el Estado.

Por su parte el ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza se percató de que la suspensión del servicio de licencias le estaba desmeritando el esfuerzo logrado desde el año de 1997, cuando fue reconocido a nivel estatal como el ayuntamiento número uno en este servicio, derivado de su agilidad, honestidad y legalidad en el servicio, independientemente que los ingresos por este concepto se vieron notoriamente disminuidos.

Razones suficientes para que el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza requiriera al Estado de México a efecto de que determinara formal y claramente la empresa que estaba autorizada para dar cumplimiento a lo que alude el artículo CUARTO transitorio del Addendum en estudio, consecuentemente el Estado de México omitía dicha información, después de varios intentos y al verse presionado el Estado, determinó que el municipio de Atizapán de Zaragoza deberían entregar las computadoras que pertenecían a la empresa Cosmocolor y que la expedición de licencias se sujetaría a la tecnología y formato previsto por el Estado, y que la cuestión relativa a la implantación del sistema computarizado y las computadoras quedarían bajo el presupuesto del

TESIS CON
FALLA DE OSCIEN

municipio, y lo relativo al soporte técnico y mantenimiento quedaría a cargo de la empresa que bajo el procedimiento de licitación llevara a cabo el ayuntamiento.

Para el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza esto significaba suspender el servicio hasta en tanto el Estado reconsiderara su postura y lo proveyera de los elementos necesarios para reiniciar la expedición de licencias, o bien encontrar la forma de seguir prestando el servicio.

Atizapán de Zaragoza encontró la formula y actualmente, con sus propios recursos y apegándose al artículo cuarto transitorio del Addendum en estudio, presta los servicios de expedición de licencias con la mayor eficiencia posible, tan es así que actualmente tiene implementado el procedimiento de ISO-9001 en el servicio de expedición de licencias de conducir, siendo el único municipio en todo el Estado de México que cuenta con dicha certificación.

Como podemos observar por causas imputables al Estado la cláusula cuarta del Addendum en estudio debe ser modificada y actualizada a efecto de que se considere los supuestos bajo los cuales actualmente se trabaja.

Por lo que hace a las demás áreas o funciones de tránsito administrativo descentralizadas al municipio de Atizapán de Zaragoza, éstas se encuentran en estudio para verificar si son susceptibles de entrar al procedimiento de certificación, sin embargo, consideramos que ello no es posible ya que el proveedor de las formas valoradas (placas, tarjetas de circulación, permisos, etc.) es el Estado y que ante la eventualidad de falta de suministro el municipio no podría dar cabal cumplimiento en tiempos y formas establecidas en el procedimiento.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO III.- Facultad municipal de reglamentar el tránsito en el municipio de Atizapán de Zaragoza

Desde que el municipio de Atizapán de Zaragoza contó con el servicio público de tránsito operó bajo las normas, disposiciones, circulares y directrices que marcó el Estado, y nunca consideró la expedición de un reglamento propio en materia de tránsito, pues ello suponía un desacato al Estado, atentando contra la descentralización concedida.

Sin embargo desde nuestro punto de vista es falsa la apreciación de que una descentralización signifique un favor del Estado concedido al municipio, y que una reglamentación de tránsito municipal puede ir en contra de los intereses del Estado y mucho mas erróneo es el hecho de suponer que ante la expedición de un reglamento municipal de tránsito, el Estado tiene la facultad de retomar el servicio descentralizado, supuestos que manejó el Estado para tratar de imponer subordinación de aquellos municipios que tienen descentralizado el servicio.

Derivado de lo anterior, en Atizapán de Zaragoza así como en los otros 5 municipios en los que se encuentra descentralizado el servicio público de tránsito se trabajó bajo lo que estipuló la Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito, no con mucho convencimiento de algunos de estos municipios, pues en forma arbitraria dicha dependencia cambiaba de directrices, procedimientos y políticas de ejecución, sin previo aviso y con carencia de fundamentos razonables. Soportando su actuar en lo que establece el Convenio de Coordinación en materia de tránsito que desde su punto de vista, obligaba a esos municipios a acatar todo lo que esa dependencia indicaba, pues dentro del clausulado de dicho instrumento señala:

TESIS CON
FALLA DE CONTEN

CLAUSULAS

OCTAVA.- "El Gobierno y El Ayuntamiento se obligan que en la operación del servicio de tránsito en el municipio de Atizapán de Zaragoza, se cumpla con los criterios que se mencionan a continuación:

a)...

...

e).- Adopción en el territorio del municipio conforme a la legislación aplicable, de normas, métodos, sistemas, procedimientos y políticas de ejecución comunes regionalmente".

Así mismo dicha obligación se encuentra inmersa en el Addendum al Convenio antes señalado, que establece:

CLAUSULAS:

TERCERA.- "El Ayuntamiento en la prestación de los servicios que se indican en la cláusula anterior se apegará a las disposiciones de la legislación de la materia y a las directrices administrativas de orden general que señale "El Estado" a través de la Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito".

Estamos de acuerdo que al haber firmado dichos instrumentos las partes deben apegarse a lo establecido, no obstante no encontramos la parte en la que se señala que el ayuntamiento renuncia a la facultad de reglamentar dicha materia dentro de su jurisdicción, es mas aun y cuando estuviese estipulado la renuncia de este derecho significaría una violación flagrante contra la autonomía municipal, ya que dicha facultad fue concedida a los ayuntamientos por el instrumento jurídico de mayor supremacía en nuestro país, por lo tanto un simple convenio no puede

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

limitar la función reglamentaria municipal ni mucho menos atentar contra el libre ejercicio de las atribuciones municipales.

Resumiendo lo anterior señalamos, Atizapán de Zaragoza así como los otros 5 municipios que tiene descentralizado el servicio público de tránsito pueden dentro de sus respectivas jurisdicciones reglamentar esta materia, dicha reglamentación debe apegarse a la ley que en la materia expida la legislatura del Estado, sin embargo dicho apego no debe interpretarse como un debilitamiento de la libertad y autonomía municipal, de condicionamiento de funciones y mucho menos como una invitación para que el Estado se involucre en la organización, administración y regulación del municipio.

Si bien el municipio de Atizapán de Zaragoza presta el servicio público de tránsito a través de la figura administrativa conocida como descentralización, ello no significa que dicho municipio este impedido para reglamentar en su jurisdicción dicha materia, ya que a saber nuestra Carta Magna le otorga y reconoce esta facultad a través de su artículo 115, fracción II, párrafo segundo, que señala:

"Los ayuntamientos tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que deberán expedir las legislaturas de los Estados, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal".

Como podemos deducir de este artículo, a los ayuntamientos se les reconoce facultad legislativa y reglamentaria interna, quedándonos claro que dichas funciones no son exclusivas de los niveles de gobierno Federal y Estatal, como muchos pensarían.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Es cierto que en el ejercicio de esas funciones el ayuntamiento debe apegarse a lo que establecen las leyes que en materia municipal expida la legislatura del Estado, sin embargo ello no niega la función legislativa y reglamentaria que tienen los municipios, ni mucho menos presupone una subordinación del municipio al Estado.

Ahora bien concentrándonos en las funciones y servicios públicos de competencia municipal, el ayuntamiento tiene la facultad de expedir todos aquellos reglamentos que consideren necesarios para regular dichas materias dentro de su jurisdicción.

En el ejercicio de estas funciones el municipio puede expedir dentro de sus jurisdicciones todas aquellas disposiciones normativas de orden general que consideren necesarias para organizar y regular aquellas funciones y servicios públicos de su competencia, sin embargo el artículo anterior precisa, dichas dichas disposiciones deben ser orientados a la organización de la administración pública, a que regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencias.

Ello significa que toda vez que Atizapán de Zaragoza cuenta con el servicio público de tránsito, dicho ayuntamiento en el ejercicio de su función reglamentaria puede expedir su propio reglamento en esta materia a efecto de que sea aplicable dentro de su jurisdicción territorial.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

III.1.- Análisis jurídico del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El artículo 115 de nuestra Carta Magna trata todo lo relativo al municipio, desde tiempo atrás se pretendió modificar éste, no fue sino hasta el 23 de Diciembre de 1999 que recibimos con beneplácito las reformas a este artículo.

Cabe señalar que previo a las reformas fueron recibidas y analizadas diversas iniciativas, sin embargo las bases bajo las cuales se centraron dichas modificaciones fueron las siguientes:

Que el municipio es la célula básica de la organización política, social, territorial y administrativa en nuestro país.

Que diversas circunstancias de orden político, propiciaron que el Municipio presentara carencias de tipo financiero, así como debilidad política y jurídica en relación con los órganos federales y de las entidades federativas, lo cual impedía su funcionamiento autónomo y libre.

Motivado en ello se estableció la necesidad de reformar dicho artículo a efecto de propiciar el fortalecimiento del municipio y lograr su promoción como espacio de gobierno, dándoles mayor libertad y autonomía y concediendo mayores responsabilidades públicas para convertirlos en fuentes de mayores gobiernos.

Es así que a través de dichas reformas se procuró el reconocimiento y protección del ámbito exclusivo municipal, considerando que éste es el eje del desarrollo nacional.

Derivado de lo anterior diversas fueron las modificaciones a dicho artículo, no obstante el objetivo del presente trabajo compete a lo

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

relacionado con la materia de tránsito, en consecuencia solo trataremos aquellas reformas que tengan relación con el tema.

Primero destacaremos lo que establecía la fracción I del artículo 115 hasta antes de las reformas, que señalaba:

Fracción I.- "Cada Municipio será administrado por un Ayuntamiento de elección popular directa y no habrá ninguna autoridad intermedia entre éste y el Gobierno del Estado".

Con las reformas de diciembre de 1999 quedó como sigue:

Fracción I.- "Cada Municipio será gobernado por un Ayuntamiento de elección popular directa, integrado por un Presidente Municipal y el número de regidores y síndicos que la ley determine. La competencia que esta Constitución otorga al gobierno municipal se ejercerá por el Ayuntamiento de manera exclusiva y no habrá autoridad intermedia alguna entre éste y el gobierno del Estado".

De la comparación de ambos textos podemos destacar que se sustituyó el término **administrar** por el de **gobernar**, suponemos que dicho cambio respondió a la necesidad de reconocer expresamente al municipio como un ámbito de gobierno y no como un subordinado del Estado o de la Federación como muchos pretendían hacerlo ver.

Así mismo con la modificación de esta fracción se pretendió aclarar que en el ámbito del municipio se ejercerán competencias exclusivas por medio de sus ayuntamientos, lo que presupone la exclusión de autoridades intermedias entre el gobierno del Estado y el ayuntamiento, además de cualquier otro organismo o institución que creado por el Estado o la Federación sin base constitucional pretenda ejercer funciones municipales.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

No obstante las modificaciones bajo las cuales gira nuestro tema son las establecidas en las fracciones II y III las cuales serán analizadas en el tema siguiente.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

III.2.- Análisis jurídico de la fracción II y III del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

La fracción II antes de ser reformada señalaba:

- II.- "Los municipios estarán investidos de personalidad jurídica y manejarán su patrimonio conforme a la ley.

Los ayuntamientos poseerán facultades para expedir de acuerdo con las bases normativas que deberán establecer las legislaturas de los Estados, los bandos de policía y buen gobierno y los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones"

La fracción reformada dice:

- II.- "Los municipios estarán investidos de personalidad jurídica y manejarán su patrimonio conforme a la ley.

Los ayuntamientos tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que deban expedir las legislaturas de los Estados, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal".

Del análisis comparativo en esta fracción deducimos la intención de fortalecer el ámbito de competencia municipal así como las facultades de sus órganos de gobierno, deduciendo además que la competencia reglamentaria del municipio, implica que en forma exclusiva debe reglamentar los aspectos fundamentales para su desarrollo.

TEXTO CON
FALLA DE ORIGEN

Suponemos que las leyes que en materia municipal prevé la fracción anterior y que debe expedir la legislatura del Estado, deben referir o establecer las bases normativas para que los municipios puedan expedir sus bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y demás disposiciones de orden general a efecto de que se homogenice su marco jurídico con los otros municipios de la entidad, así mismo estimamos que dichas leyes no conceden o facultan al Estado para que intervengan en las materias o cuestiones específicas del municipio.

Así mismo fue modificada la Ley Orgánica Municipal del Estado de México para establecer en su articulado entre otras cosas lo siguiente:

“Artículo 164.- Los ayuntamientos podrán expedir los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas que regulen el régimen de las diversas esferas de su competencia municipal.”

La modificación antes analizada refuerza nuestro punto de vista con respecto a que aun y cuando el servicio de tránsito se preste en Atizapán de Zaragoza bajo la figura administrativa de la descentralización, dicho ayuntamiento tiene toda la facultad de expedir la reglamentación que en esta materia se necesite.

Aun y cuando se pretendiera mantener la postura de que no se puede, y que la materia de tránsito debe ser reglamentada a través del reglamento de Tránsito del Estado de México ya que el servicio se encuentra descentralizado a través de un convenio y que al haber firmado las partes se sujetan a lo que en él se establece y que por lo tanto debe estarse a lo que señala la cláusula octava del Convenio de Coordinación y tercera del Addendum al mismo convenio, cabe señalar lo que establecía y ahora establece el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que señala en su fracción III lo siguiente:

Antes de las reformas señalaba:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

III.- "Los Municipios, **con el concurso de los Estados** cuando así fuere necesario y lo determinen las leyes, tendrán a su cargo los siguientes servicios públicos:

- a) Agua potable y alcantarillado;
- ...
- h) Seguridad pública y tránsito, e"

Con las reformas de 1999 establece:

III.- Los Municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes:

- a) Agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de sus aguas residuales;
- ...
- h) Seguridad pública en términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y **tránsito**; e
- i) ...

Sin perjuicio de su competencia constitucional, en el desempeño de las funciones o la prestación de los servicios a su cargo, los municipios observarán lo dispuesto por las leyes federales y estatales".

Como podemos observar de la comparación anterior, resulta la eliminación del concurso de los estados en los servicios establecidos en la fracción anterior, para que queden en su carácter de función y servicio público dichas materias de competencia municipal exclusiva, y dentro de las cuales se encuentra tránsito.

Así mismo observamos que se agrego un párrafo y del cual deducimos que sin menoscabo de la competencia municipal, en las materias que tienen regulación federal o estatal, los municipios observarán las leyes de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

la materia sin que éstas, puedan desvirtuar la competencia del municipio, esto significa en el caso de tránsito, que si bien el municipio tiene en exclusiva el servicio público de tránsito en su jurisdicción, ello no implica que en aquellas vías de jurisdicción Federal no deba observarse la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que en las vías de jurisdicción estatal no deba observarse la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México, hablamos de aquellas vías que tienen ese carácter y que se llegasen a encontrar dentro del territorio de este municipio, no obstante las Leyes que se mencionan no podrán sustraer del ámbito del municipio su competencia primaria de regular y controlar el tránsito si no media el acuerdo o resolución de su órgano de gobierno, o sea el ayuntamiento.

Por lo que hace a la Ley Orgánica Municipal del Estado de México esta fue modificada a efecto de ser acorde con las reformas al artículo 115 de nuestra carta magna y ahora establece en su capítulo Séptimo los servicios públicos que quedan a cargo de los municipios señalándolo de la forma siguiente:

"Artículo 125.- Los municipios tendrán a su cargo la prestación, explotación, administración y conservación de los servicios públicos municipales, considerándose enunciativa y no limitativamente, los siguientes:

I.- Agua potable, alcantarillado, saneamiento y aguas residuales;

II...

...

VIII.- Seguridad pública y tránsito;

..."

Así mismo se modificó el artículo 126 para quedar como sigue:

"Artículo 126.- La prestación de los servicios públicos deberán realizarse por los ayuntamientos, sus unidades administrativas y organismo

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

auxiliares, quienes podrán coordinarse con el Estado o con otros municipios para la eficacia en su prestación.

Podrá concesionarse a terceros la prestación de servicios públicos municipales, a excepción de los de Seguridad Pública y Tránsito, prefiriéndose en igualdad de circunstancias a vecinos del municipio."

De acuerdo a las reformas antes señaladas, concluimos:

- 1.- Los municipios en la actualidad no necesitan el concurso del Estado para tener a su cargo la función y servicio de tránsito dentro de su jurisdicción.
- 2.- Los municipios tienen la facultad de reglamentar todos aquellos servicios o materias que se encuentren dentro de su competencia.
- 3.- El Reglamento de Tránsito del Estado de México se encuentra plagado de errores, lagunas y deficiencias y es la reglamentación que actualmente aplican todos los municipios de la entidad en esta materia.

De las premisas anteriores se desprende el punto medular del presente trabajo, la necesidad de crear un Reglamento de Tránsito para el municipio de Atizapán de Zaragoza, a decir verdad esto puede ser aplicado para todos los municipios del Estado de México, sin embargo nos avocamos a este municipio para referenciar el presente trabajo.

A saber dicho municipio podría continuar reglamentándose con el Reglamento de Tránsito del Estado de México, ya que aun y con las modificaciones al artículo 115 de nuestra Carta Magna, no existe señalamiento alguno que lo impida, no obstante como ya analizamos en el capítulo I, dicha reglamentación adolece de errores, lagunas e incongruencias, por lo tanto consideramos sano que dicho municipio cree su propio reglamento a efecto de que subsane desde su creación todas aquellas deficiencias señaladas e involucre todos aquellos

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

elementos, supuestos o situaciones no previstas y que se hacen necesarias para contar con una reglamentación de tránsito acorde y actualizada en dicha jurisdicción.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO IV.- Necesidad De establecer un reglamento de tránsito para el municipio de Atizapán de Zaragoza

En los últimos años el municipio de Atizapán de Zaragoza ha tenido un desarrollo demográfico, económico y social lo que ha propiciado un número creciente de conductores, peatones y usuarios que utilizan las vías de este municipio, debido a la carga vehicular que desahogan sus arterias provoca un aglomeramiento de las mismas, en consecuencia se han desencadenado una serie de problemas de diferente índole, desde atmosféricos, caos vial, incremento en los índices de accidentes de tránsito, falta de estructura vial, hasta la falta de un marco jurídico adecuado que le permita resolver de manera congruente y oportuna dicha problemática.

En forma paralela se han incrementado los trámites de tránsito registrados en este municipio, haciéndose más sensible en este rubro la falta de una reglamentación de tránsito adecuada.

Actualmente el Reglamento de Tránsito del Estado de México es la disposición normativa que se aplica en todos los municipios de la Entidad para regular la conducta de los usuarios del servicio de tránsito. Desde su creación se presentaron controversias por la falta de consistencia en su contenido, a pesar de ello, del transcurso de tiempo y del cambio de contextos dicho reglamento solo ha tenido una modificación, la cual fue hecha en 1998, sin que eso haya significado un cambio sustancial, pues continua presentando grandes deficiencias.

Es atribuible a la falta de interés de la autoridad que regula dicha materia que no se haya realizado un estudio y análisis profundo a efecto de modificar los supuestos que no guardan congruencia con la realidad, consecuencia de ello es que la autoridad de tránsito se extralimita en su actuar al no adecuarse la norma con los escenarios actuales, así mismo se deriva la inobservancia de dicho reglamento por parte del usuario del

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

servicio de tránsito al presentarse discrepancias entre la conductas que desplaza y los supuestos que establece la norma.

El Reglamento de Tránsito forma parte del marco jurídico que regula la materia de tránsito, jugando éste un papel determinante para que en forma eficaz se pueda controlar el tránsito de vehículos, peatones, ciclistas, así mismo para que en forma eficiente se presten los servicios administrativos que de él se derivan, de ahí la importancia que el reglamento que se aplique en esta materia debe contener todas aquellas normas que permitan la formación de medidas encaminadas a lograr una mayor y mejor convivencia.

En la actualidad el Reglamento de Tránsito del Estado de México es ineficaz e ineficiente debido a los errores, lagunas, deficiencias e inconsistencias de su contenido, provocando con ello obstáculos en la prestación del servicio y desmeritando el trabajo de la autoridad de tránsito y de los ayuntamientos.

En consecuencia, se ha generado la necesidad de mejorar las condiciones de tránsito, principalmente para aumentar los índices de seguridad física y patrimonial de los habitantes, mediante la aplicación de normas actualizadas y congruentes que de manera complementaria aclaren los preceptos de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México, lo que redundará en un beneficio general, por que así la autoridad podrá ejercitar convenientemente las acciones adecuadas, al contar con instrumentos jurídicos reglamentarios que fundamenten su actuación.

En razón de lo anterior se hace imperativo el establecimiento de normas claras y precisas, tendientes a lograr mayor control, orden y fluidez en el tránsito de vehículos y de personas, así como en el establecimiento de requisitos y trámites tendientes a la obtención de documentación que autoriza la libre circulación de vehículos y conductores en el municipio de Atizapán de Zaragoza.

Como experiencia personal nos permitimos compartir lo siguiente:



Los servidores públicos que ejercen las funciones de tránsito en su actuar diario son los primeros en detectar todas aquellas anomalías (errores, lagunas, incongruencias, etc.) que presenta el marco jurídico que los regula, así mismo son éstos los que tienen que enfrentar diversos problemas al tratar de aplicar la correcta aplicación de la norma.

Durante el año de 1997 al estar laborando en el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza en la Dirección de Servicios al Autotransporte nos percatamos de constantes quejas por parte de los usuarios del servicio de tránsito así como de los servidores públicos que atendían esta área, quejas que se derivaban de las anomalías e inconsistencias que presenta el Reglamento de Tránsito del Estado de México. Dichos problemas obstaculizaban la función de la autoridad de tránsito al no contar con una reglamentación adecuada que pudiese soportar su actuar, así mismo colocaba a los usuarios del servicio de tránsito en un estado de incertidumbre al no contaban con normas claras y congruentes que les permitieran actuar certeramente al transitar con su vehículo por el territorio del municipio en cuestión, o al realizar los tramites de tránsito inherentes para la obtención de documentos indispensables para la circulación y conducción de sus vehículos.

En razón de ello recogimos varios comentarios y observaciones y nos dimos a la tarea de analizar el marco jurídico aplicable en materia de tránsito, arrojando como resultado varios de los problemas planteados en el capítulo I del presente trabajo.

El trabajo anterior fue remitido a la presidencia municipal, previo análisis el Alcalde hizo llegar dicho trabajo al Gobernador del Estado para su estudio, nunca obtuvimos respuesta o comentario al respecto.

Por otra parte, también se realizó una visita a la Legislatura del Estado para hacer llegar el trabajo antes mencionado al Diputado que presidía en aquel momento la Comisión de Tránsito y Transporte, sin embargo fue sorpresiva la respuesta que recibimos de éste ya que observamos con asombro que tenía desconocimiento total de la materia, por lo que nos

153
FALLA DE ORIGEN

concretamos a dejar en sus manos el trabajo antes señalado, en espera de pudiese analizar los puntos planteados y encontrará una respuesta acorde. A pesar de las posteriores solicitudes de respuesta, no hubo tal.

Como ya mencionamos en el año de 1998 se realizaron reformas al Reglamento de Tránsito del Estado de México, reformas que esperábamos con mucha expectativa, ya que suponíamos que dichas modificaciones corregirían algunas de las deficiencias que presentaba, sin embargo el entusiasmo se convirtió en incredulidad pues dichas modificaciones poco o nada tenían que ver con los problemas de fondo contenidos en la reglamentación.

Como pudimos observar a pesar de agotar las vías que consideramos pertinentes no existió interés del Gobernador del Estado, ni de la Legislatura del Estado a efecto de que fuera modificada La ley de Tránsito y Transporte o el Reglamento de Tránsito.

Larga fue la espera hasta tener en nuestras manos las modificaciones al artículo 115 de nuestra Carta Magna en el que se establece en su fracción III que ya no es necesario el concurso, o sea acuerdo, del Estado para que los municipios tengan a su cargo el servicio público de tránsito, ello implica que queda de competencia municipal exclusiva el servicio público de tránsito, derivado de ello le corresponde al municipio controlar y vigilar las vías de comunicación de su territorio, así como la prestación del servicio en este ramo.

Por otra parte, entre las funciones que se les reconoce a los ayuntamientos se encuentra la facultad reglamentaria para expedir todos aquellos reglamentos que consideren necesarios a efecto de regular las funciones y servicios públicos de su competencia.

A saber el municipio de Atizapán de Zaragoza podría continuar regulándose con el Reglamento de Tránsito del Estado de México, sin embargo consideramos que esta postura sería un tanto irresponsable, pues como observamos en el desarrollo del presente trabajo éste

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

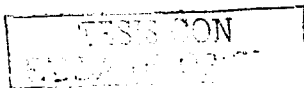
reglamento presenta una serie de deficiencias que lejos de ayudarlo a este municipio a resolver sus problemas de tránsito, lo coloca en un estado vulnerable, ya que como sabemos todo actuar de la autoridad de tránsito debe estar debidamente fundado y motivado, y debido a las lagunas, errores, deficiencias e inconsistencias que presenta el reglamento, dicho fundamento queda fuera de los alcances de la autoridad de tránsito. Así mismo podemos observar en su contenido una serie de discrepancias entre la norma y los escenarios actuales.

Motivado en lo anterior sostenemos que el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza se debe avocar al estudio de una reglamentación acorde a las necesidades de la población. Dicho reglamento debe procurar el desenvolvimiento en detalle de la Ley de la materia, y de forma muy especial en lo referente a la organización general del servicio, así como el control de las vías de comunicación que se encuentren a su cargo, atendiendo primordialmente el principio invariable de que por encima del interés de los particulares prevalece el interés público. Consecuentemente se deben establecer reglas de observancia general de aplicación hacia todos los usuarios del servicio de este ramo, que resuelvan de modo apropiado los variados problemas que sobre esta materia se han venido presentando.

Cabe señalar que la expedición de un Reglamento de Tránsito para el municipio de Atizapán de Zaragoza, no implicaría contravención alguna con el Reglamento de Tránsito del Estado de México, por lo siguiente:

Lo que se pretendería es desenvolver la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México de forma mas clara y precisa recogiendo todos aquellos elementos, requisitos, procedimientos, escenarios, etcétera que son necesarios hoy día para que la autoridad de tránsito lleve a cabo la prestación del servicio público de forma eficaz y eficiente.

El Reglamento de Tránsito que expida el municipio tendrá que ajustarse a la ley de la materia y que es lo mismo que se hizo en la elaboración del Reglamento de Tránsito del Estado de México.



Tampoco implicaría cambios radicales de disposiciones, ya que ambos reglamentos tienen como objeto regular y controlar el servicio de tránsito.

Y no existiría sobreposición de reglamentos, ya que cada uno sería aplicado dentro de su jurisdicción.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

IV.1.- Subsanación de errores, lagunas, deficiencias e incongruencias de disposiciones legales anteriores a dicha propuesta

El objetivo del capítulo I del presente trabajo fue señalar y analizar algunos de los errores, lagunas y deficiencias que presenta el Reglamento de Tránsito del Estado de México, así como las inconsistencias que presenta este ordenamiento con la Ley de Tránsito y Transporte de la entidad, lo cual evidencia una discrepancia entre la realidad y los supuestos que prevé la norma.

Por otra parte debemos precisar que si el desarrollo del capítulo I fue exhaustivo y tedioso ello respondió a que tratamos de señalar y analizar todos aquellos aspectos que consideramos importantes y que desde nuestra experiencia personal obstaculizan el trabajo de la autoridad de tránsito.

Si bien el instrumento normativo que ha evidenciado fue el Reglamento de Tránsito del Estado de México, se debe a que es la reglamentación que en esta materia actualmente se aplica en toda la entidad y que nos sirve de base para demostrar que durante largo tiempo las autoridades de tránsito y la población han tenido que sujetarse a una reglamentación ineficaz.

En razón de ello, una vez determinada la necesidad de crear un Reglamento de Tránsito para el municipio de Atizapán de Zaragoza, consideramos sano que sean tomados en cuenta las disposiciones que precedieron a éste a efecto de considerar todas aquellas deficiencias que esas presentaban y que en la elaboración del mismo se ponga especial cuidado en no recoger éstas.

Ya que de no ser así se estaría cometiendo el mismo error que en el Reglamento de Tránsito del Estado de México, pues contendría desde su creación inconsistencias que hacen ineficaz dicha reglamentación.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

IV.2.- Necesidad de establecer lineamientos para llevar a cabo la coordinación entre el Gobierno del Estado de México y el Municipio de Atizapán de Zaragoza ante problemáticas de servicio público de pasajeros que involucren ambos niveles de gobierno

En otro orden de ideas, un aspecto importante y digno de analizar es aquel que resulta de las reformas que se hicieron al artículo 115 en su fracción V que tienen que ver con el transporte público de pasajeros.

El artículo 115 de nuestra Carta Magna antes de ser reformado decía:

“V.- Los municipios, en los términos de las leyes federales relativas, estarán facultados para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal; participar en la creación y administración de sus reservas territoriales; controlar y vigilar la utilización del suelo en sus jurisdicciones territoriales; intervenir en la regulación de la tenencia de la tierra urbana; otorgar licencias y permisos para construcción, y participar en la creación y administración de zonas de reserva ecológicas. Para tal efecto y de conformidad a los fines señalados en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, expedirán los reglamentos y disposiciones administrativas que fueren necesarios:”

Con las reformas, se establece:

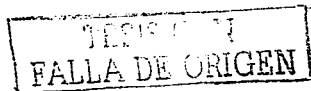
“V.- Los Municipios en términos de las leyes federales y estatales relativas, estarán facultados para:

a)...

...

d) Autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo, en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales;

...



h) Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial; e

...

De lo anterior podemos observar que se cambió la redacción de la fracción V y se abrieron en incisos para dar mayor claridad a cada una de las materias concurrentes del municipio, dando como consecuencia, que se faculta al municipio para no sólo controlar y vigilar el uso de suelo sino para autorizarlo.

A la par se le faculta constitucionalmente al municipio para intervenir en la elaboración y aplicación de programas de transporte público de pasajeros, materia muy importante para el municipio de Atizapán de Zaragoza, ya que como habíamos señalado anteriormente, la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) había violado en forma reiterada el derecho de este ayuntamiento para ser escuchado en los procedimientos de autorización de bases, paradas, paraderos, derroteros, etcétera, asentados en su territorio.

Al tener el municipio dentro de su competencia la autorización del uso de suelo así como la intervenir en la elaboración y aplicación de programas de transporte público de pasajeros le permitirá tener un mayor control sobre los lugares en que serán asentadas las bases, terminales, paradas, paraderos etcétera teniendo una base para poder controlar el establecimiento del servicio público de pasajeros en aquellos lugares que la ciudadanía lo demande.

Sin embargo y aun con la modificación de la fracción V no se elimina la facultad que tiene el Estado (en forma administrativa centralista) para autorizar y modificar paradas, paraderos, terminales, derroteros, etcétera, lo cual es realizado por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT), consecuentemente subsiste la concurrencia de dos ámbitos de gobierno (Estatal y Municipal) y de dos autoridades (la DGTT y el Ayuntamiento).

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En razón de ello consideramos conveniente que a fin de complementar la parte operativa de dichas reformas es necesario establecer los mecanismos administrativos para garantizar la participación coordinada del Estado y del municipio en el procedimiento de autorización de bases, paradas, paraderos, derroteros, terminales y sitios que se pretendan autorizar en el territorio del municipio respectivo. Por ello es indispensable establecer lineamientos o procedimientos que establezcan en forma conjunta los municipios con el Estado.

Sabemos que lo anterior es una tarea difícil, sin embargo a efecto de evitar discrepancia de posturas o criterios es necesario el establecimiento de los mismos.

Nuestra postura es que se cree un documento que contenga todos aquellos lineamientos y criterios a los que deben sujetarse tanto el Estado como el ayuntamiento. Basando el desarrollo del procedimiento de autorizaciones de bases, paradas, paraderos, derroteros, terminales, incluso incremento de concesiones para prestar el servicio en dicho territorio, en normas claras que permitan libre acuerdo entre las partes y criterios concordantes.

Que se determine en forma precisa y clara las dependencias de cada ámbito de gobierno que intervendrán en el procedimiento.

A efecto de que dicho procedimiento vaya encaminado al establecimiento de un servicio público de transporte eficaz y eficiente, tanto el Estado como el Ayuntamiento deben presentar su plan de desarrollo del transporte a efecto de que las acciones tomadas en el procedimiento vayan encaminadas a proyectos integrales y globales a futuro.

En dicho documento debe abrirse un apartado por cada una de los lineamientos y criterios a seguir para la dictaminación de las diferentes autorizaciones, esto es uno apartado para autorización de bases, otro para paradas, otro para paraderos, otro para derroteros, etcétera.

TI
FALLA DE ORIGEN

Los aspectos que podría contener dicho documento son los siguientes:

- Jurídicos
- Ubicación
- Instalación
- Operación

Estableciendo en cada uno de éstos lo siguiente:

Aspectos jurídicos.- En este apartado deben establecerse todas aquellas disposiciones normativas que conllevan dicha atribución o limitación, ya sea por parte de la autoridad o del peticionario.

Ubicación.- Señalando en este punto todos aquellos aspectos destacados del lugar en que puede ser instalado el servicio a efecto de evitar obstaculizar la libre circulación de vehículos y peatones y protegiendo la seguridad de la ciudadanía en general, así como la obtención de permisos, anuencias y autorizaciones a efecto de respetar los derechos de los solicitantes, los del municipio, los del peticionario del servicio, de los solicitantes del servicio (Consejos de Participación Ciudadana) y de los posibles terceros afectados.

Instalación.- En este punto se deben establecer todas aquellas condiciones y referencias de la forma y modo en que será proporcionado el servicio, así como de los recursos mínimos indispensables con que deben hacerlo, hasta la capacitación que deben tener todos aquellos prestadores del servicio, como podrían ser instalaciones sanitarias, casetas, equipo de emergencia, personal de mantenimiento, etcétera.

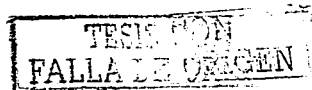
Operación.- En este apartado se podrían señalar los horarios, frecuencias, ruta a seguir (tratándose de transporte de ruta fija), y condiciones en general en que deben prestar el servicio.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Como podemos observar la elaboración de dicho documento puede ser elaborado por los peritos en la materia que determine cada nivel de gobierno y aprobarse y firmarse por el Estado y el Ayuntamiento a efecto de garantizar su aplicación.

Así mismo en el reglamento de tránsito municipal podría crearse un apartado que estableciera la coordinación que debe existir entre el Estado y el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza en materia de transporte así como el establecimiento de lineamientos y criterios concordantes para la autorización de bases, derroteros, paradas y paraderos que sean asentados en el territorio del municipio.

De llevarse a cabo lo anterior especulamos que muchos de los problemas que tiene actualmente el ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza con el Estado derivado del actuar de la DGTT, se solucionarían sin tener que llegar a controversias legales.



IV.3.- Establecimiento de sanciones más severas para los peatones y motociclistas infractores

En el Reglamento de Tránsito del Estado de México se establecen prohibiciones y sanciones para los Peatones y Ciclistas. no obstante para el caso de que alguno de éstos infrinja la observancia del Reglamento de Tránsito las sanciones a las que se hace acreedor amerita únicamente una amonestación.

Consideramos un retraso esta sanción ya que como podemos observar en el actuar diario el agente de tránsito poco o nada puede lograr con una amonestación y a decir verdad pocos hemos sido amonestados por violar lo que señala el Reglamento de Tránsito.

Consideramos que una sanción debe ser tal que permita reconsiderar al infractor sobre su actuar. sin embargo en nuestro país no se logra esto con una amonestación.

En otros países a los peatones se les sanciona con una multa de tipo pecuniario lo que ha permitido que dichas personas se disciplinen en la observancia de sus reglamentaciones de tránsito respectivas.

En nuestro país la utilización de espacios destinados para el derecho de paso de peatones. la utilización de puentes, banquetas y semáforos de peatones se han vuelto obsoletos ya que los peatones hacen uso indiscriminado de cualquier momento y lugar para transitar y cruzar. inclusive en ocasiones se ha provocado accidentes de tránsito derivado de ese tipo de conductas. y como siempre se culpa al automovilista.

Motivado en lo anterior proponemos que se sancione a los peatones con una multa de tipo pecuniario.

Así mismo hemos observado que los ciclistas transitan entre carriles. en forma intempestiva zigzagueando entre carriles e inclusive transitan sobre las banquetas y camellones. pero lo mas sorprendente de todo es

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

que en caso de infringir el Reglamento de Tránsito se hacen acreedores a una amonestación, resulta incongruentes que la conducta de estas personas puedan provocar accidentes de tránsito y que solo ameriten una amonestación.

Por lo que hace a los motociclistas, además de realizar las conductas que fueron señaladas en los ciclistas, estos también las realizan solo que con una diferencia, con exceso de velocidad, aun y cuando a esto si se les sanciona con una multa de tipo pecuniario, no se iguala a la de un automovilista.

Por lo que sostenemos que a los ciclistas y motociclistas se les debe dar el mismo tratamiento que a un automovilista tanto en sus derechos como en sus obligaciones y se debe establecer una sola sanción para todos aquellos que caigan en el supuesto, sin que se tomen consideraciones para los ciclistas o motociclistas .

TESIS CON
FOLIO DE ORIGEN

IV.4.- Establecimiento de lineamientos aplicables para la creación, desarrollo e instrumentación de programas de cultura y educación vial

Como observamos en el capítulo III de este trabajo, fue eliminado el concurso del Estado para que los municipios tengan a su cargo el servicio público de tránsito, quedando de competencia municipal dicho servicio, dentro de este servicio se encuentra el rubro de la educación y cultura vial.

En razón de ello consideramos oportuno que en el Reglamento de Tránsito se establezca lo siguiente:

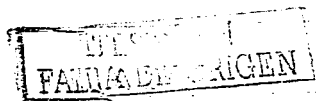
Que la autoridad de tránsito garantizará el establecimiento de programas permanentes y sistemáticos de educación y cultura vial, destinados a la investigación, educación y divulgación de estas materias.

Que para la realización de dichos programas contara con los recursos que sean asignados por la Federación, el Estado y el propio ayuntamiento así como de aquellas personas que en forma voluntaria patrocinen dicha actividad.

Que el Estado así como el municipio respectivo fomentarán la enseñanza de las normas y reglas de tránsito de la circulación y de la seguridad en las vías, a tal efecto, los organismos competentes incluyan en los programas de la educación básica, media, media superior, diversificada y superior las asignaturas relacionadas con el tema.

Que en el desarrollo y aplicación de dicho programas serán tomados en cuenta todos aquellos sectores de la población.

Que el contenido de dichos programas se desarrollaran de acuerdo al sector al que irán destinados.



Que la autoridad de tránsito fomentará la participación de la ciudadanía en la difusión y observancia de las reglas y normas de tránsito, para estos efectos, podrán organizar brigadas de voluntarios que actúen como auxiliares de las autoridades de tránsito bajo su coordinación y dirección,

Proponemos que en el Reglamento de Tránsito se establezca para los infractores reincidentes, lo siguiente: independientemente de las multas pecuniarias a las que se hagan acreedores deberá tomar y aprobar un curso de educación y cultura vial, en caso de no presentarse a éste o no aprobarlo les será suspendida su licencia.

Así mismo sugerimos se establezca un curso obligatorio de educación y cultura vial para los chóferes de vehículos que presten servicio público de carga, con el señalamiento que en caso de no aprobarlo o no presentarse a éste, les será suspendida la licencia.

TESTIGON
FALLA DE ORIGEN

CONCLUSIONES:

PRIMERA.- A pesar del cambio de contextos, escenarios y épocas el Reglamento de Tránsito del Estado de México no se ha actualizado, conteniendo así una serie errores, lagunas, deficiencias e inconsistencias que derivan en discrepancias entre los escenarios actuales y lo que establece la norma.

SEGUNDA.- Debido a dichas discrepancias la autoridad de tránsito se extralimita en su actuar y/o los usuarios del servicio no observan lo que establece dicha reglamentación.

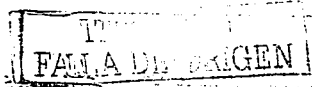
TERCERA.- En la entidad durante años el servicio público de tránsito fue proporcionado por el Estado, regulándose con el Reglamento de Tránsito del Estado de México.

CUARTA.- En solo seis de los municipios que componen la entidad fue proporcionado el servicio público de tránsito a través de la forma administrativa de la descentralización.

QUINTA.- Mediante los instrumentos jurídico administrativos denominados: Convenio de Coordinación en materia de tránsito entre el Estado de México y el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza, anexos de ejecución 1 y 2, y su Addendum, el municipio de Atizapán de Zaragoza proporcionó el servicio público de tránsito en su jurisdicción.

SEXTA.- En el municipio de Atizapán de Zaragoza no se consideró la posibilidad de expedir un reglamento propio en materia de tránsito, pues ello implicaba un desacato para el Estado, atentando contra la descentralización concedida.

SEPTIMA.- Con las reformas que se hicieron al artículo 115 de nuestra Carta Magna en 1999, se pretendió reconocimiento y protección del ámbito exclusivo municipal.



OCTAVA.- En materia de tránsito las reformas que mas favorecieron a los municipios son aquellas que señala la fracción III que establece que queda de competencia municipal exclusiva el servicio público de tránsito.

NOVENA.- Independientemente de las reformas al artículo 115 de nuestra Carta Magna el municipio siempre tuvo la facultad reglamentaria de expedir los reglamentos que considerara necesarios para controlar las funciones y servicios públicos que se encontraban a su cargo.

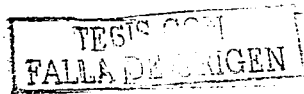
DECIMA.- Toda vez que el servicio público de tránsito se encuentra dentro de la competencia municipal, Atizapán de Zaragoza puede expedir los reglamentos que en la materia considere necesarios.

DECIMA PRIMERA.- En la actualidad el Reglamento de Tránsito ha implicado un obstáculo para que la prestación del servicio de este ramo sea proporcionado en forma eficaz, en el municipio de Atizapán de Zaragoza.

DECIMA SEGUNDA.- Es necesario que el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza se de a la tarea de crear una reglamentación de tránsito propia, que le permita resolver de manera oportuna y eficaz los problemas que de esta materia se derivan.

DECIMA TERCERA.- La expedición de un Reglamento de Tránsito para el municipio de Atizapán de Zaragoza, no implicaría contravención con el Reglamento de Tránsito del Estado de México, ya que el primero de los mencionados tendría que seguir el mismo curso que el Reglamento de Tránsito de México en su elaboración, ajustarse a desenvolver la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México.

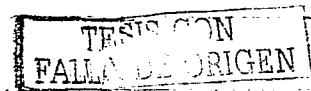
DECIMA CUARTA.- Tampoco implicaría una sobreposición de reglamentos, ya que cada uno sería aplicado dentro de su jurisdicción.



DECIMA QUINTA.- Ante la posible creación de un reglamento de Tránsito para el municipio de Atizapán de Zaragoza se precisa que sean tomadas en cuenta todas las disposiciones que le precedieron a efecto de que no recoja deficiencias.

DECIMA SEXTA.- Sostenemos que en un apartado de dicho reglamento debe establecerse la coordinación que debe existir entre el Estado y el Ayuntamiento de Atizapán de Zaragoza en materia de transporte, así como el establecimiento de lineamientos y criterios concordantes para la autorización de bases, derroteros, paradas y paraderos que sean asentados en el territorio del municipio.

DECIMA SEPTIMA.- Proponemos que se establezcan lineamientos para la elaboración de los programas de educación y cultura vial, abarcando todos los sectores de la población y que sean desarrollados de acuerdo a al sector que van dirigidos.



BIBLIOGRAFIA

Acosta Romero, Miguel, **Teoría General del Derecho Administrativo**, Primer curso, Editorial Porrúa, México, 1988.

Báez Martínez, Roberto, **Manual de Derecho Administrativo**, Editorial Trillas, México, 1990.

Covarrubias Dueñas, José de Jesús, **Autonomía Municipal en México**, Editorial Porrúa, México, 1998.

Delgadillo Gutiérrez, Luis Humberto, **Elementos del Derecho Administrativo**, Editorial Limusa, México, 1998.

Fernández Ruíz, Jorge, **Panorama del Derecho Administrativo**, Derecho Administrativo, Editorial Mc. Graw Hill, México, 1977.

Fraga, Gabino, **Derecho Administrativo**, Editorial Porrúa, México 1998.

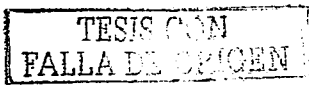
Herrendorf, Daniel E., **En este sentido, el poder de policía en un sistema de Derechos Humanos**, Cuaderno Inacipe, México, 1990.

Jorge Escola, Héctor, **Compendio de Derecho Administrativo**, Editorial Palma Buenos Aires, 1984.

Margain Manautou, Emilio, **Introducción al Estudio del Derecho Tributario Mexicano**, Editorial Porrúa, México, 1999.

Molinero Molinero, Angel R. y otro, **Transporte Público Planeación, Diseño, Operación y Administración**, STV, Ciudad de México, 1996.

Ochoa Campos, Moisés, **La Reforma Municipal**, Editorial Porrúa, México, 1985.



Rendón Huerta Barrera, Teresita, **Derecho Municipal**, Editorial Porrúa, México, 1998.

Ríos Elizondo Roberto, **Actos de Gobierno**, Editorial Porrúa, México, 1975.

Robles Martínez, Reynaldo, **El Municipio**, Editorial Porrúa, México, 1993.

Serra Rojas, Andrés, **Derecho Administrativo**, Segundo Curso, Editorial Porrúa, México, 1999.

Zuccherino, Ricardo Miguel, **Tratado de Derecho Federal, Estadual y Municipal**, Editorial Desalma, México, 1991.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

LEGISLACION CONSULTADA

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ed. Sista, Mex., 2002.

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, Ed. Sista, Mex., 2002.

Ley Orgánica Municipal del Estado de México, Ed. Sista, Méx., 2002.

Ley General de Población, Ed. Sista, Méx., 2000.

Ley Reglamentaria de las fracciones I y II del artículo 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ed. Sista, Méx., 1999.

Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México, Ed. Sista, Méx., 1991.

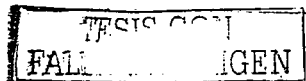
Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México, Ed. Sista, Méx., 1991.

Reglamento de Tránsito del Estado de México, Ed. Pac, S.A. de C.V., Méx., 1999.

Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, Ed. Pac, S.A. de C.V., Méx., 1999.

Reglamento de Tránsito para el municipio de León, Guanajuato, Ed. Sista, Méx., 1998.

Código de Procedimientos Administrativos del Estado de México
Ed. IAPEM, LIII Legislatura del Estado de México, Méx., 1997.



Convenio de Coordinación entre el Gobierno del Estado de México y el Municipio de Atizapán de Zaragoza en materia de Tránsito, Gaceta del Gobierno del Estado de México de fecha 18 de febrero de 1992.

Anexos de Ejecución 1 y 2 al Convenio de Coordinación entre el Gobierno del Estado de México y el Municipio de Atizapán de Zaragoza en materia de Tránsito, Gaceta del Gobierno del Estado de México de fecha 18 de febrero de 1992.

Addendum al Convenio de Coordinación entre el Gobierno del Estado de México y el Municipio de Atizapán de Zaragoza en materia de Tránsito, Gaceta del Gobierno del Estado de México de fecha 8 de mayo de 1995.

