

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

NECESIDAD DE UNA NUEVA LEY DE TRANSPORTES ARMONIZADORA DEL TRANSPORTE
COLECTIVO.

TESIS DE GRADO

SERGIO EMMANUEL GARCÍA SOC

CARNET 15694-09

QUETZALTENANGO, DICIEMBRE DE 2017
CAMPUS DE QUETZALTENANGO

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

NECESIDAD DE UNA NUEVA LEY DE TRANSPORTES ARMONIZADORA DEL TRANSPORTE
COLECTIVO.

TESIS DE GRADO

TRABAJO PRESENTADO AL CONSEJO DE LA FACULTAD DE
CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

POR
SERGIO EMMANUEL GARCÍA SOC

PREVIO A CONFERÍRSELE
LOS TÍTULOS DE ABOGADO Y NOTARIO Y EL GRADO ACADÉMICO DE LICENCIADO EN CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

QUETZALTENANGO, DICIEMBRE DE 2017
CAMPUS DE QUETZALTENANGO

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR

RECTOR: P. MARCO TULIO MARTINEZ SALAZAR, S. J.
VICERRECTORA ACADÉMICA: DRA. MARTA LUCRECIA MÉNDEZ GONZÁLEZ DE PENEDO
VICERRECTOR DE INVESTIGACIÓN Y PROYECCIÓN: ING. JOSÉ JUVENTINO GÁLVEZ RUANO
VICERRECTOR DE INTEGRACIÓN UNIVERSITARIA: P. JULIO ENRIQUE MOREIRA CHAVARRÍA, S. J.
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO: LIC. ARIEL RIVERA IRÍAS
SECRETARIA GENERAL: LIC. FABIOLA DE LA LUZ PADILLA BELTRANENA DE LORENZANA

AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

DECANO: DR. ROLANDO ESCOBAR MENALDO
VICEDECANA: MGTR. HELENA CAROLINA MACHADO CARBALLO
SECRETARIO: LIC. CHRISTIAN ROBERTO VILLATORO MARTÍNEZ

NOMBRE DEL ASESOR DE TRABAJO DE GRADUACIÓN
MGTR. JESÚS INOCENTE ALVARADO MEJÍA

TERNA QUE PRACTICÓ LA EVALUACIÓN
MGTR. MAGDALY SIOMARA DE LEÓN ULIN

AUTORIDADES DEL CAMPUS DE QUETZALTENANGO

DIRECTOR DE CAMPUS: P. MYNOR RODOLFO PINTO SOLIS, S.J.

SUBDIRECTORA ACADÉMICA: MGTR. NIVIA DEL ROSARIO CALDERÓN

SUBDIRECTORA DE INTEGRACIÓN
UNIVERSITARIA: MGTR. MAGALY MARIA SAENZ GUTIERREZ

SUBDIRECTOR ADMINISTRATIVO: MGTR. ALBERTO AXT RODRÍGUEZ

SUBDIRECTOR DE GESTIÓN
GENERAL: MGTR. CÉSAR RICARDO BARRERA LÓPEZ

Quetzaltenango, 29 de junio de 2016

Msc. Brenda Dery Muñoz Sánchez

Coordinadora de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad Rafael Landívar

Campus de Quetzaltenango

Por este medio me refiero a la tesis elaborada por el estudiante Sergio Emmanuel García Soc, con número de carné 1569409 titulada: "Necesidad de una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo", al respecto me permito informar como asesor del citado punto de tesis, comparezco a emitir dictamen favorable del mismo, en virtud de que se ha abordado el tema a investigar de manera científica, responsable y consciente respetándose en todo momento los lineamientos metodológicos establecidos en la guía de trabajos de investigación vigentes en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Rafael Landívar, obteniéndose como resultado un trabajo realizado con dedicación y diligencia, atendiendo en todo momento las sugerencias formuladas, que verifica la hipótesis planteada y lo más importante cumple con los objetivos que se ha propuesto, logra de esta manera convertirse en un aporte importante que servirá tanto a estudiantes como a profesionales del derecho en una herramienta de gran utilidad en la solución de la problemática planteada.

En virtud de lo expuesto anteriormente estimo que la misma debe ser **aprobada**.

Sin otro particular me suscribo como su deferente servidor.


Licenciado
Jesús Inocente Alvarado Mejía
ABOGADO Y NOTARIO



Universidad
Rafael Landívar
Tradición Jesuita en Guatemala

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
No. 071308-2016

Orden de Impresión

De acuerdo a la aprobación de la Evaluación del Trabajo de Graduación en la variante Tesis de Grado del estudiante SERGIO EMMANUEL GARCÍA SOC, Carnet 15694-09 en la carrera LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES, del Campus de Quetzaltenango, que consta en el Acta No. 07940-2016 de fecha 3 de noviembre de 2016, se autoriza la impresión digital del trabajo titulado:

**NECESIDAD DE UNA NUEVA LEY DE TRANSPORTES ARMONIZADORA DEL
TRANSPORTE COLECTIVO.**

Previo a conferírsele los títulos de ABOGADO Y NOTARIO y el grado académico de LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Dado en la ciudad de Guatemala de la Asunción, a los 7 días del mes de diciembre del año 2017.



**LIC. CHRISTIAN ROBERTO VILLATORO MARTÍNEZ, SECRETARIO
CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
Universidad Rafael Landívar**

Agradecimientos

A Dios, porque sin Él nada hubiera sido posible, gracias a Él obtuve el conocimiento y la sabiduría para poder alcanzar tan anhelada meta, porque, aunque pase por el mas oscuro de los valles, no temeré peligro alguno, porque tú, Señor, estás conmigo.

A mis padres Sergio Efraín García Say y Emperatriz Soc Osorio, por el grande esfuerzo y sacrificio que hicieron conmigo durante toda mi vida estudiantil, por la comprensión en todo momento, y por ser quienes guiaran mi camino para ser un hombre de bien y lograr llegar a obtener este triunfo.

A mi hermana, por el apoyo brindado en todo momento, por los consejos, por las pláticas, por la comprensión, porque me enseñaste a no rendirme a pesar de cualquier obstáculo, y por ser un gran ejemplo a seguir.

A mi tío Víctor Manuel Soc Osorio (Q.E.P.D.) porque fuiste como un padre más para mí, por todas tus enseñanzas, por enseñarme a amar la vida, por la gran lección que me diste, y por darme la inspiración que necesitaba para salir adelante, porque, aunque no tenías ninguna obligación conmigo siempre estuviste ahí para mí.

A mi tío Edilberto Soc Osorio, porque sos como un padre más para mí, porque además de ser un excelente guía, me has guiado en el buen caminar en la vida, por todos tus consejos y enseñanzas que van más allá de lo profesional.

A mis cuatro abuelitos, por los consejos y las enseñanzas de vida, porque que mejor regalo que la experiencia de la sabiduría otorgada por ustedes.

INDICE

	Pág.
INTRODUCCION.....	1
CAPÍTULO I.....	4
TRANSPORTE COLECTIVO.....	4
1.1 Historia del transporte.....	4
1.2 Definición de transporte colectivo.....	7
1.3 Características.....	8
1.4 Clases de transporte colectivo en Guatemala.....	9
1.4.1 Transporte público.....	9
1.4.2 Transporte urbano.....	10
1.4.3 Transporte extraurbano.....	12
1.5 Efectividad y calidad en el transporte colectivo.....	13
1.6 Movilidad sostenible.....	14
1.7 Infraestructura vial.....	15
1.8 Problemática del transporte colectivo en Guatemala.....	16
1.8.1 Impacto en el medio ambiente.....	16
1.8.2 Falta de educación vial.....	17
1.8.3 Congestionamiento vial.....	19
1.8.4 Tarifas.....	20
1.8.5 Seguridad.....	21
1.8.6 Acoso sexual.....	22
1.8.7 Irresponsabilidad y abusos.....	23
1.8.8 Accidentes.....	24
1.8.9 Delincuencia.....	25
1.8.10 Transportes ilegales.....	26
CAPÍTULO II.....	27
REGULACIÓN LEGAL DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN GUATEMALA...	27
2.1 La ley.....	27
2.1.1 Antecedentes históricos.....	27

2.1.2	Definición de “ley”.....	29
2.1.3	Características de la ley.....	30
2.1.4	Creación de una ley.....	30
2.1.5	Vigencia y positivismo.....	32
2.2	El reglamento.....	32
2.3	Ley de transportes, decreto No. 253.....	33
2.3.1	Órgano competente y seguridad.....	34
2.3.2	Quien puede prestar el servicio.....	34
2.3.3	Clases de transporte.....	34
2.3.4	Tarifa.....	34
2.3.5	Transporte urbano.....	34
2.4	Ley preventiva de hechos colectivos de tránsito, decreto No. 15-2014..	35
2.5	Reglamento de servicios de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, acuerdo gubernativo No. 42-94.....	36
2.5.1	Objetivo.....	37
2.5.2	Aplicación.....	37
2.5.3	Porteadores.....	37
2.5.4	Autorización de licencia de transporte.....	37
2.5.5	Horarios y tarifas.....	37
2.5.6	Servicio de transporte.....	38
2.5.7	Controles.....	38
2.5.8	Infracciones y sanciones.....	39
2.6	Reglamento del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, acuerdo gubernativo No. 289-2011.....	39
2.7	Reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial y sus reformas, acuerdo gubernativo No. 225-2012.....	40
2.8	Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, acuerdo gubernativo No. 265-2001.....	41
2.9	Reglamento para el control de pesos y dimensiones de vehículos	

	automotores y sus combinaciones, acuerdo gubernativo No. 379-2010.	42
2.10	Ley de tránsito, decreto No.132-96 y su reglamento de tránsito, acuerdo gubernativo No. 273-98 y sus reformas.....	43
2.10.1	Disposiciones generales.....	43
2.10.2	De la autoridad de tránsito.....	43
2.10.3	Del tránsito de personas.....	44
2.10.4	De los conductores y de las licencias de conducir.....	44
2.10.5	De los vehículos.....	44
2.10.6	Vía pública.....	45
2.10.7	Del seguro.....	45
2.10.8	Infracciones y sanciones.....	45
2.10.9	Educación vial.....	46
2.10.10	Reglamento de tránsito.....	46
2.11	Órganos competentes en materia de transportes en Guatemala.....	47
2.11.1	Dirección General de Transportes de Guatemala.....	48
2.11.2	Policía Municipal de Tránsito.....	49
2.11.3	Defensoría de los Usuarios del Transporte Público, de la Procuraduría de Derechos Humanos.....	49
2.11.4	Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL).....	50
2.11.5	Ministerio de Educación.....	51
2.11.6	Policía Nacional Civil.....	51
2.11.7	Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.....	52
2.11.8	Asociaciones sin ánimo de lucro.....	53
	CAPÍTULO III.....	54
	REGULACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN EL DERECHO COMPARADO.....	54
3.1	Derecho comparado.....	54
3.2	Acuerdo centroamericano sobre circulación por carretera.....	55
3.2.1	Disposiciones de carácter general.....	55

3.2.2	Disposiciones generales relativas a la circulación por carretera y aplicables a todos los usuarios.....	56
3.2.3	Disposiciones especiales aplicables a los vehículos automotores y a las combinaciones compuestas de un vehículo automotor y un remolque o un semirremolque.....	56
3.2.4	Otras disposiciones.....	57
3.3	Acuerdo centroamericano sobre señales viales uniformes.....	57
3.4	Acuerdo sobre transporte internacional terrestre.....	58
3.5	Ley por la cual se regula el transporte terrestre público de pasajeros y se dictan otras disposiciones, ley No. 14 del año 1993 de Panamá....	59
3.5.1	Disposiciones generales.....	59
3.5.2	Objetivo.....	60
3.5.3	Autoridad en materia de transportes.....	60
3.5.4	Transporte terrestre de pasajeros.....	61
3.5.5	Concesiones de líneas, rutas y piqueras.....	61
3.5.6	Tarifas.....	61
3.5.7	Terminales y paradas.....	62
3.5.8	Medidas de seguridad, mantenimiento y renovación de equipos.....	62
3.5.9	Servicios especiales de transporte.....	62
3.5.10	Disposiciones finales.....	63
3.6	Ley que regula el sistema nacional de transporte y crea la Dirección de Transporte (DINATRAN) y la Secretaria Metropolitana de Transporte (SMT), ley número 1590/00 de Paraguay.....	63
3.6.1	Transportes.....	63
3.6.2	Autoridad competente.....	64
3.6.3	Concesiones de servicios.....	64
3.6.4	Infracciones y sus sanciones.....	64
3.7	Ley de transporte terrestre del año 2008 de Venezuela.....	65
3.7.1	Disposiciones fundamentales.....	65
3.7.2	Autoridad competente.....	66
3.7.3	Tránsito terrestre.....	66

3.7.4	Transporte terrestre.....	67
3.7.5	Infraestructura vial.....	68
3.7.6	Infracciones y sanciones administrativas.....	69
3.8	Ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, decreto 477 de El Salvador.....	69
3.8.1	Tipos de vehículos.....	70
3.8.2	Registro y control de vehículos.....	70
3.8.3	Vehículos privados.....	70
3.8.4	Transporte colectivo.....	71
3.8.5	Infraestructura vial.....	71
3.8.6	Terminales.....	71
3.8.7	Permisos de transporte.....	72
3.8.8	Tránsito.....	72
3.8.9	Seguridad vial.....	73
3.8.10	Accidentes.....	73
3.8.11	Protección al medio ambiente.....	74
3.8.12	Infracciones y sanciones.....	74
3.9	Ley general de transporte, ley No. 165 de Bolivia.....	74
3.9.1	Principios.....	75
3.9.2	Autoridad competente.....	75
3.9.3	Protección de los derechos humanos.....	75
3.9.4	Tarifas.....	76
3.9.5	Infraestructura.....	76
3.9.6	Tipos de transporte.....	76
3.9.7	Prevención de accidentes.....	77
3.9.8	Desastres.....	77
2.9.9	Transporte internacional.....	77
3.9.10	Educación.....	78
3.9.11	Medio ambiente.....	78
3.9.12	Seguros.....	78
3.9.13	Derechos y obligaciones.....	78

3.9.14	Modalidades de transporte.....	79
3.9.15	Régimen sancionatorio.....	79
3.10	Ley de transporte terrestre, decreto número 155-2015 de Honduras.....	79
3.10.1	Autoridad en materia de transporte.....	80
3.10.2	Prestación del servicio de transporte terrestre.....	80
3.10.3	Tarifas.....	81
3.10.4	Obligaciones.....	82
3.10.5	Servicios conexos al transporte colectivo.....	82
3.10.6	Infracciones y sanciones.....	82
3.10.7	Seguridad en el transporte colectivo.....	83
3.11	Ley general de transporte terrestre, ley número 524 de Nicaragua.....	83
3.11.1	Clasificación del transporte terrestre.....	83
3.11.2	Transporte de pasajeros.....	83
3.11.3	Competencia.....	84
3.11.4	Concesiones.....	84
3.11.5	Terminales de pasajeros.....	85
3.11.6	Servicios auxiliares.....	85
3.11.7	Inspección y vigilancia.....	85
3.11.8	Sanciones.....	86
CAPÍTULO IV.....		87
PRESENTACIÓN, ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....		87
4.1	Presentación y análisis de resultados.....	87
4.2	Discusión de resultados.....	93
CONCLUSIONES.....		104
RECOMENDACIONES.....		106
REFERENCIAS.....		107
ANEXO.....		112

Resumen

En Guatemala la mayor parte de la población utiliza el transporte colectivo diario, y se tiene que enfrentar a la inseguridad en los transportes, la falta de educación de quienes prestan el servicio, abuso en el cobro de tarifas, acosos sexuales, accidentes, congestionamientos viales y la delincuencia que azota al país.

El objetivo general de esta tesis es determinar la necesidad de una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo en Guatemala en base al análisis sobre información doctrinaria, legislación guatemalteca vigente, y estudio de derecho comparado de leyes latinoamericanas y acuerdos centroamericanos en materia de prestación de servicio de transporte colectivo y así establecer que las leyes y reglamentos actuales en materia de transportes en el país carecen de veracidad y son deficientes en varios aspectos jurídicos así como el establecer que algunas leyes latinoamericanas cuentan con fortalezas en la materia aludida que el país necesita que sean reguladas.

Al realizar el análisis descrito se llega a la conclusión de que en efecto es necesaria una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo en Guatemala que regule aspectos tales como los tipos de transporte permitidos en el país, la autoridad encargada de velar por el cumplimiento de la ley, obligaciones de pilotos de transporte colectivo como de quienes hagan uso de estos, tarifas, educación vial, infraestructura vial, concesiones, prevención de accidentes, inspecciones y fiscalizaciones, e infracciones y sanciones; con el fin de velar por el bienestar y seguridad de los guatemaltecos.

INTRODUCCIÓN

Es incuestionable que en Guatemala la pobreza que se vive provoca la necesidad de la población a utilizar un servicio de transporte colectivo ya que no todos cuentan con un vehículo propio para poder trasladarse de un lugar a otro ya sea por razones de trabajo, salud, o educación entre otros, lo que convierte al transporte colectivo en un aspecto importante en el país que debe ser regulado de una forma adecuada para proteger los derechos humanos inherentes a una persona, tanto de los usuarios del servicio de transporte colectivo como de las personas individuales o jurídicas que prestan el servicio. Por lo anterior y ya que esta tesis tiene como objetivo general determinar la necesidad de una nueva ley de transporte armonizadora del transporte colectivo, se hace necesario establecer la definición de transporte colectivo y sus elementos principales para así poder realizar un análisis profundo de la problemática que el país vive relacionada al servicio de transporte colectivo de forma que los principales aspectos a analizar son la efectividad de la prestación del servicio, la adecuada infraestructura vial, movilidad sostenible, protección al medio ambiente, educación vial, tarifas, tráfico, seguridad, derechos y obligaciones de usuario y pilotos del servicio y la prevención de accidentes colectivos de tránsito.

Posteriormente al análisis de la problemática actual que vive Guatemala en relación al servicio de transporte colectivo como objetivo específico de esta tesis se hará un estudio profundo sobre las disposiciones legales vigentes en el país en materia de transportes colectivos para establecer que las mismas no están acordes a las necesidades de Guatemala, puesto que además de ser leyes y reglamentos vigentes no son positivas, ya que no se aplican en la realidad del diario vivir de la población guatemalteca. Así mismo como objetivo específico se establecerán los órganos competentes en materia de transporte colectivo y su función para la efectiva regulación del mismo ya que además de contar con varias deficiencias jurídicas en el país estos órganos institucionales no cuentan con coordinación interinstitucional. Como último objetivo específico de esta tesis se indicarán aspectos que se deben

regular al momento de formular un proyecto de ley del transporte colectivo que torne efectiva la materia aludida y responda integralmente a las necesidades del país.

En Latinoamérica existen países como Panamá, Bolivia, El Salvador, Honduras, Paraguay y Nicaragua que cuentan con una ley de transportes enfocada a la prestación del servicio de transporte colectivo acorde a las necesidades de cada país como corresponde, además de que son leyes de reciente creación, así mismo existen acuerdos centroamericanos que velan por la adecuada fluidez del transporte colectivo; es por ello que estas leyes y acuerdos serán unidades de análisis del derecho comparado que servirán para establecer las deficiencias jurídicas de las unidades de análisis nacionales de esta tesis como lo son las leyes y reglamentos emitidos en Guatemala sobre la materia aludida, posterior a ello por medio del instrumento de cuadro de cotejo se observarán sistemáticamente las deficiencias de las disposiciones legales y reglamentarias que regulan la materia de transportes en Guatemala comparado con las virtudes de las leyes que tratan la misma materia en cada ley latinoamericana descrita anteriormente, para que estas virtudes puedan ser aplicadas en la legislación guatemalteca, y así poder proteger derechos humanos inherentes a los usuarios y pilotos del servicio de transporte colectivo como uno de los aspectos que requieren mayor regulación en Guatemala.

Los alcances de esta investigación de forma espacial se delimitarán a abarcar leyes, reglamentos y acuerdos gubernativos de Guatemala relativos al transporte colectivo, así como al análisis de derecho comparado con los países de: Panamá, Bolivia, El Salvador, Honduras, Paraguay y Nicaragua; respecto de la regulación de transporte colectivo. Y de forma material los alcances de esta investigación abordarán las principales doctrinas sobre transporte colectivo y los principales derechos y aspectos para utilizar un servicio de transporte colectivo digno a la persona humana.

El aporte de esta tesis es una investigación seria y formal que reúne doctrinas, criterios, disposiciones legales, reglamentarias y acuerdos gubernativos, tanto nacionales como de otros países latinoamericanos con la finalidad de proponer una

nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo; a pesar de que se tuvieron límites al existir falta de bibliografía ya que era poca la bibliografía física relativa a transporte colectivo con la cual se cuenta actualmente, por lo que se buscó bibliografía pertinente al caso en bibliotecas digitales con el fin de obtener doctrina relativa al tema, así mismo se dio otro límite al existir dificultad para entrevistar a expertos en la materia ya que la mayoría de expertos en materia de transportes se concentran en la ciudad capital además de que por ser personas de alta jerarquía en puestos estatales contaban con agendas complicadas para ofrecer entrevistas por lo que se buscó un análisis de derecho comparado por medio de cuadro de cotejo. Y como último límite se dio la falta de una legislación adecuada referente al transporte colectivo en Latinoamérica, por lo que se examinaron varias leyes latinoamericanas por medio del derecho comparado para obtener las fortalezas de cada una de estas leyes.

En base al análisis de la problemática existente en Guatemala relativa a la prestación del servicio de transporte colectivo, así como de las deficiencias jurídicas existentes en el país sobre la materia aludida y el análisis de derecho comparado esta tesis responderá la pregunta de investigación de ¿Por qué es necesaria una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo?

CAPITULO I

TRANSPORTE COLECTIVO

El transporte colectivo es importante en la sociedad guatemalteca, puesto que le permite a la mayor parte de la población relacionarse e interactuar entre si al trasladarse de un lado a otro de una forma fácil y económica, ya sea por medio de transportes urbanos o extraurbanos, hecho importante que según la historia del país se dio desde la época colonial, pero existen varios aspectos que se deben examinar en Guatemala como lo son la efectividad y calidad en el transporte; la movilidad sostenible; la adecuada infraestructura vial en el país; así como la problemática actual que genera el transporte colectivo sobre la contaminación ambiental, falta de educación vial, congestionamiento vial, inseguridad, tarifas injustas, acosos sexuales, accidentes y delincuencia para establecer que se necesita una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo.

1.1 Historia del transporte.

El progreso del ser humano hace que este se convierta en un ente puramente social, el cual tiene un sinnúmero de relaciones ya sean puramente comerciales, como bien familiares; el hombre se ve obligado a trasladarse de un lugar a otro o trasladar sus bienes, en pequeñas o largas distancias, y como ente pensante en su afán de mejorar su calidad de vida, desde la época de la prehistoria en la cual se descubrió la rueda, el mismo ser humano inventa el transporte; con el simple hecho de haber construido una carreta con la cual el mismo pudiera facilitar su trabajo al trasladar objetos de un lado a otro, él ya realizaba la acción de transportar; claro está que así fue el inicio del transporte terrestre, que con el paso de los años evoluciono; comenzó con una carreta desde la época antes de Cristo, progresó a una carroza o también conocida como coche de caballos en el siglo XVI, hasta que posteriormente en el siglo XIX se crearon los ferrocarriles, motocicletas, al punto de llegar a los modernos vehículos del siglo XXI, y de la misma forma como evoluciono el transporte terrestre, el ser humano busco ir más allá de su capacidad y quiso trasladarse

incluso de continente en continente crea formas de transporte marítimos y aéreos; son grandes ejemplos de ello, los barcos y submarinos, así como los aviones modernos y helicópteros correspondientemente.

En lo que respecta al país de Guatemala el auge del transporte terrestre se llega a dar desde la época colonial, entre los años de 1524 a 1820, años anteriores a la reforma liberal, por lo que los caballos eran una forma eficaz de transporte para los jinetes de la época, además de implementar carruajes los cuales eran utilizados por medio de remolque de caballos, pero este nuevo medio de transporte solo podía ser utilizado por la clase social de la burguesía establecida en el país, posteriormente a la reforma liberal, con el transcurrir de los años la población se incrementó, y con ello la demanda y respuesta de los carruajes incrementándose el tráfico de los mismos de forma incontrolable; conjuntamente de lo anterior Guatemala atravesaba otra necesidad que era crear nuevos métodos de transporte que tuvieran un nivel de eficacia y capacidad superior a los carruajes, ya que se comenzaría con las importaciones y exportaciones comerciales para el propio beneficio del pueblo, y es entonces que se crea lo que es conocido como el Tranvía Urbano que “era un pequeño vagón de tren similar al Decauville con capacidad para 16 pasajeros (sin embargo se sabe que en el viajaban hasta 40 o más pasajeros) el cual era jalado por mulas o bestias, las que eran adornadas con cascabeles y conducido por caballeros”¹ por lo que la única diferencia del carruaje, la capacidad de personas que podían utilizarlo, ya que el carruaje solo podía transportar de dos a cuatro personas mientras que el tranvía tenía la capacidad de transportar el triple de pasajeros, convirtiéndose probablemente en la primer forma de transporte colectivo en Guatemala, además de que con el paso del tiempo las municipalidades respectivas las cuales contaban con un tranvía en su pueblo les impusieron a los dueños de dichos medios de transporte una ruta con la cual poder cumplir. Así mismo como surge lo que es el transporte colectivo, es importante recalcar el plan fallido de

¹ Historia de la Ciudad de Guatemala, Cesar U, Historia del Tranvía – Transporte Urbano en Guatemala, Guatemala, 2011, Disponible en: <http://guatemaladeayer.blogspot.com/search/label/Historia%20del%20Tranvia> fecha de consulta: 01 de Febrero del 2016

implementar ferrocarriles que recorrieran Guatemala hasta llegar a los principales puertos marítimos del país, que en este caso fue aproximadamente en los años de 1866 a 1930 a partir de la necesidad que tenía el país de exportar diferentes productos como lo eran principalmente el café y el banano; incluido el innovador Ferrocarril de los Altos que era el único utilizado con líneas eléctricas en el país, el cual tenía su recorrido en el occidente del país de lo que únicamente quedan vestigios como lo es el Túnel de Santa María de Jesús ubicado en el municipio de Zunil y el Centro Intercultural que era utilizado como Estación del Ferrocarril de los Altos antiguamente ubicado en el municipio de Quetzaltenango, ambos vestigios ubicados en el departamento de Quetzaltenango. En la construcción de algunos ferrocarriles principalmente los que tenían destino para la exportación de productos tuvieron grandes incongruencias en las cuales incluso se vieron actos de corrupción por parte de importantes figuras políticas en esos años quienes solo buscaban un beneficio propio, e incluso se les acusaba de asociarse con extranjeros que solo buscaban explotar los recursos del país, lo que provoco la propia caída de estos ferrocarriles; en cuanto al Ferrocarril de los Altos su destrucción proviene de “el terremoto de 1902 que destruyo la ciudad de Quetzaltenango pero que afecto otras regiones del país”² el cual provoco la decadencia de varios tramos del ferrocarril así como al mismo ferrocarril, y se hizo imposible conseguir piezas de reparación por cuestiones económicas aunado a ello la inminente primera guerra mundial. Aproximadamente los años siguientes a 1930 algunas familias de la burguesía fundaron compañías de transporte colectivo con los pocos modelos de vehículos que ya trabajan por medio de motor de diferentes clases como autobuses y taxis, aunque no toda la población pudiera darse el lujo de viajar en uno de estos transportes innovadores por lo que el transporte del carruaje aún seguía en funcionamiento, fue hasta los años posteriores a 1943 y a la segunda guerra mundial empezaron a ingresar al país distintos modelos de vehículos, así mismo la demanda creció, hasta el punto en el que el carruaje quedo obsoleto; es entonces que con fecha 3 de Julio del año 1946 el Congreso de la República de Guatemala se ve en la necesidad de

² Gonzales, Mario Aníbal, Historia económica de Guatemala: con énfasis en la crisis de los años 30, primera edición, Guatemala, Editorial FLACSO, 2012, Pág. 131

crear el decreto número 253, Ley de Transportes, que para esa época era una ley muy acorde a la necesidad que el país tenía de poder regular el transporte; con el paso de los años posteriores a la Revolución guatemalteca el transporte colectivo se incrementó incontrolablemente, así mismo como lo hacía la población y se convirtió en uno de los recursos más utilizados por el pueblo, y así los usuarios del transporte colectivo la gran mayoría de la población de Guatemala, el proletariado que no tiene acceso a un vehículo propio o si lo tiene no puede hacer uso de él diariamente; y así como creció el transporte colectivo, se incrementaron los acuerdos gubernativos en materia de transportes terrestres como por ejemplo el Reglamento de Servicios de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, Acuerdo Gubernativo No. 42-94 así también el Reglamento Para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, Acuerdo Gubernativo No. 265-2001 entre otros que fueron creados oportunamente, la única ley que el congreso creo después del Decreto 253, fue Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, Decreto 15-2014 que sin embargo, al igual que los acuerdos anteriores y la Ley de Transportes es vigente mas no positiva, ya que en su mayoría estas leyes y reglamentos no se cumplen. En la actualidad Guatemala cuenta ya con varias clases de transporte colectivo como lo son transmetros, buses urbanos, buses extraurbanos, taxis, moto taxis, bici taxis, “fleteros”, que en su mayoría cuentan con licencias extendidas por las municipalidades respectivas, pero que en otros casos son medios de transporte clandestinos.

1.2 Definición de transporte colectivo.

Existen diferentes definiciones de lo que es el transporte, y de lo que la palabra colectivo significan para lo cual Ossorio define al transporte: “En un sentido genérico representa el hecho de llevar un objeto, o una persona, de un lugar a otro, utilizando cualquier medio de locomoción. Tiene importancia jurídica como contrato de esa índole. En el de cosas o mercaderías, quien hace el transporte se llama transportador y está obligado a hacer la entrega al destinatario en el lugar determinado por el expedidor. Cuando el transporte se refiere a personas, la obligación del transportista o transportador consiste en facilitar al pasajero el

recorrido de un itinerario previamente determinado”³. En tanto que Casado define que colectivo es: “Cualquier grupo unido por lazos profesionales, laborales o relativo a cualquier agrupación de individuos”⁴.

Dadas las definiciones anteriores el transporte colectivo es un medio por el cual varias personas sin importar si están relacionadas o no, con algún rasgo similar o diferente hacen uso de un medio de transporte que tenga cualquier tipo de locomoción ya sea terrestre, marítimo o aéreo para que este los pueda trasladar de un punto hacia otro por medio de una remuneración, y ser una especie de contrato que sin las formalidades de la ley cumple con obligaciones contractuales, al punto de llegar a considerarse una costumbre, y ser por una parte el usuario quien hace uso del servicio del transporte y la otra parte quien ofrece el servicio de transporte, de forma que este último es de índole pública o privada.

1.3 Características.

El transporte colectivo como una institución importante para el ordenamiento jurídico de Guatemala debe contar con características que lo validen como tal, por lo que se puede considerar que dentro de sus características encontramos que el transporte colectivo es:

- **Contractual:** Es un acuerdo al cual llegan las partes involucradas en el transporte colectivo en el cual ambos deben cumplir con las obligaciones que les correspondan, así como respetar los derechos que provienen del acuerdo pactado.
- **Voluntario:** Las personas jurídicas o individuales que presten el servicio del transporte colectivo no pueden obligar a los usuarios a hacer uso del mismo.
- **Bilateral:** Debe existir un acuerdo entre dos partes, por un lado quien presta el servicio (transportista), y por otro lado quien hace uso del servicio (transportado).

³ Transporte, Diccionario de Ciencias Jurídicas y Políticas Sociales de Manuel Ossorio, Primera Edición Electrónica, Guatemala, Editorial Datascan S.A., 2000, Pág. 961.

⁴ Colectivo, Diccionario Jurídico de Laura Casado, Sexta Edición, Argentina, Editorial Valleta, 2009, Pág. 175

- **Onerosidad:** Es provechoso económicamente para quien presta el servicio de transporte.
- **Conmutativo:** Existe equivalencia del monto que se paga al transportador por prestar el servicio de transporte durante una determinada distancia de un punto a otro.
- **Informal:** No existe ninguna especie de documento que ampare a cualquiera de las partes de que se prestó un servicio de transporte.

1.4 Clases de transporte colectivo en Guatemala.

En Guatemala existen diferentes tipos de transporte como lo son aéreos, marítimos y terrestres; los primeros dos utilizados en su mayor parte por turistas que se encuentran en el país, o por personas de la alta sociedad, por lo que la mayor parte de la población guatemalteca hace uso del transporte terrestre por ser el más accesible económicamente; a pesar de que existen carros particulares como medio de transporte terrestre, la pobreza de la población no permite que todos puedan obtener un vehículo propio lo que hace que el uso del transporte colectivo sea necesario para la mayoría de los guatemaltecos en su vida cotidiana, para lo cual se definen las principales clases de transporte colectivo en Guatemala a continuación:

1.4.1 Transporte público.

Si bien es cierto el concepto de transporte colectivo es abierto al referirse al medio de transporte por el cual un conjunto de personas hacen uso de un mismo transporte este a su vez se clasifica en transporte colectivo público y transporte colectivo privado; y de esta forma el transporte colectivo privado puede ser utilizado únicamente por quienes sean autorizados por parte de quien presta el servicio, o a su vez el medio de transporte sea utilizado por un único grupo de personas quienes serán las encargadas de designar o elegir quien les pueda prestar el servicio de forma exclusiva; pero en Guatemala es importante darle prioridad a lo que es el transporte colectivo público ya que es el más frecuentado por la población. Cabanellas define al transporte como: ““El traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares, organización y medios de locomoción con que una nación o

ciudad cuenta”⁵ en tanto que Ossorio establece público como “De todos o de la generalidad”⁶ por lo que se determina que el transporte público es aquel medio de locomoción con que Guatemala cuenta, el cual puede ser utilizado por cualquier persona de la población siempre que se tome en cuenta que quien ofrece el medio de transporte ya tiene una ruta fija así como un horario establecido ya sea que el servicio sea proveído por el Estado de Guatemala de forma descentralizada o por personas particulares que prestan el servicio público, de modo que no debe restringirse ningún tipo de derecho inherente a cada persona así como deben ser respetados los mismos ya sea transporte urbano o extraurbano.

1.4.2 Transporte urbano.

Casado determina que Urbano es: “Relativo a la ciudad”⁷, pero al tratarse del país de Guatemala son pocos los municipios que pueden que llegan a tener una organización bien definida al punto de llegar a considerarse ciudades, en su mayoría son las cabeceras departamentales las cuales llegan a tener un tipo desarrollo acorde a las necesidades de la misma; en el país las ciudades más grandes de Guatemala son, la cabecera departamental de Guatemala, así como la cabecera departamental de Quetzaltenango, posteriormente algunas otras cabeceras departamentales. La población es creciente dentro de las ciudades, día a día esta se incrementa así como el tamaño de la ciudad, lo que crea la necesidad de utilizar el transporte urbano para que las personas puedan movilizarse de un lugar a otro; el transporte urbano debe tener una ruta fija así como un horario establecido, los cuales deben seguir dentro del perímetro de la ciudad en la cual se encuentren, en la mayoría de las cabeceras departamentales las municipalidades son las encargadas de regular los permisos que se le otorgan a los transportistas para poder prestar el servicio, así como de las condiciones en que el servicio debe ser prestado, a su vez este mismo ente determina los lugares en los que se deben ubicar las terminales de

⁵ Transporte, Diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas, Edición número 18, Guatemala, Editorial Heliasta, 2008, Pág. 315.

⁶ Público, Diccionario de Ciencias Jurídicas y Políticas Sociales de Manuel Ossorio, Primera Edición Electrónica, Guatemala, Editorial Datascan S.A., 2000, Pág. 795

⁷ Casado, Laura. Op.cit., Pág. 829

buses así como las paradas que los transportistas pueden hacer dentro de su ruta fija, esto acorde al Decreto número 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala, específicamente en el artículo 68, inciso d, que establece que: “Las competencias propias deberán cumplirse por el municipio y son las siguientes: inciso d) Regulación del transporte de pasajeros y carga y sus terminales locales”⁸, también el artículo 142 que se refiere a la formulación y ejecución de planes dentro del ordenamiento territorial y desarrollo integral ilustra que: “La municipalidad está obligada a formular y ejecutar planes de ordenamiento territorial y de desarrollo integral de su municipio en los términos establecidos por las leyes. Tales formas de desarrollo, además de cumplir con las leyes que las regulan, deberán comprender y garantizar como mínimo, y sin excepción alguna, el establecimiento, funcionamiento y administración de los servicios públicos siguientes, sin afectar los servicios que ya se prestan a otros habitantes del municipio: Áreas recreativas y deportivas, escuelas, mercados, terminales de transporte y de pasajeros, y centros de salud”⁹. Dentro de los tipos de transportes urbanos podemos encontrar:

- **Transmetro:** Servicio prestado únicamente por la municipalidad de la cabecera departamental de Guatemala; es uno de los medios de transporte urbanos más efectivos en el país tanto por el medio de cobro así como la eficacia y agilidad con la que se mueve este medio de transporte dentro de la ciudad.
- **Bus:** También conocido por la población guatemalteca como “camioneta parrillera”, es un servicio prestado por empresas privadas pero de forma pública; es de los servicios más comunes que se pueden encontrar dentro de los cascos urbanos con capacidad para un aproximado de 60 personas, el cual tiene las rutas más frecuentes dentro de la población.
- **Microbús:** Es un servicio prestado por empresas privada de forma publica el cual cuenta con algunas rutas dentro de los cascos urbanos, normalmente en los cascos urbanos que aún no cuentan con una población grande.

⁸ Congreso de la República de Guatemala, Decreto 12-2002

⁹ Loc.Cit.

El uso del transporte urbano es de uso cotidiano en las cabeceras departamentales, estos medios de transporte ya tienen una tarifa de cobro según la ruta que tengan de modo que no exista la competencia desleal dentro de los mismos transportistas, los precios en la actualidad oscilan entre un quetzal (Q.1.00) y los cinco quetzales (Q.5.00).

1.4.3 Transporte extraurbano.

El transporte extraurbano se define como el servicio de transporte que es prestado a las personas de la población guatemalteca fuera de los límites de un municipio o incluso fuera de los límites de un departamento, y tener diferentes variaciones; el transporte puede ser de un municipio a otro municipio dentro de un mismo departamento, o incluso de un departamento a otro departamento, ya sea con recorridos cortos o recorridos largos de forma que se atraviesan diferentes departamentos del país, los tipos de transporte que prestan estos servicios son:

- **Buses pullman:** Este tipo de buses prestan el servicio de una forma exclusiva por empresas privadas a la población en general, normalmente con recorridos largos que atraviesan distintos departamentos del país, con algunas terminales ya establecidas en diferentes puntos; el servicio es exclusivo ya que se debe de realizar el pago previo a utilizar el servicio, además de que solamente realizan una dos paradas durante el recorrido las cuales son necesarias para que los pasajeros puedan tomar un descanso, y no permiten el ingreso de otros pasajeros al bus durante el recorrido; dentro de las rutas que realizan algunas empresas encontramos recorridos de la ciudad de Guatemala a Quetzaltenango, Peten, Huehuetenango, Izabal y Chiquimula; este transporte es el más cómodo que existe de forma extraurbana, pero del mismo modo es el transporte extraurbano más costoso del país.
- **Bus:** También conocido por la población guatemalteca como “camioneta parrillera”, con capacidad para transportar a un aproximado de 60 pasajeros, el servicio es prestado por empresas privadas al público, este tipo de transporte

puede tener rutas cortas hasta rutas largas que pueden atravesar varios departamentos del país.

- **Microbús:** Existen algunas personas particulares dueñas de este tipo de transporte, quienes prestan el servicio en algunos departamentos, pero en su mayoría realizan el servicio de forma clandestina.

1.5 Efectividad y calidad en el transporte colectivo.

Rincón establece que: “Durante mucho tiempo se hizo énfasis en la mejora de la productividad, bajo el supuesto de que, como consecuencia natural, se incrementarían los niveles de calidad. La evidencia demuestra ahora que el camino es exactamente el opuesto. Los incrementos de productividad no solo no conducen definitivamente hacia la mejora de la calidad; si no que, incluso, la pueden deteriorar”¹⁰, por lo tanto para que exista productividad dentro de un servicio, debe existir primeramente la calidad en la prestación de un servicio, de una manera ilustrativa se contrasta que conforme las empresas de transporte colectivo presten su servicio con calidad, de ese mismo modo podrán incrementar sus ingresos económicos como empresa, y de la misma forma pueden crecer como tal dentro del mercado económico del país. Una buena calidad en la prestación del servicio de transporte colectivo incluye varios factores que deben ser cumplidos como lo son:

- **Seguridad:** Toda empresa de transporte colectivo debe brindar al usuario toda la seguridad que le pueda ofrecer, y se incluye el pago de póliza de seguro al vehículo que preste el servicio, así mismo debe incluir toda la diligencia pericial y responsabilidad en la conducción del vehículo para que este no se vea afectado por ningún tipo de accidente automovilístico.
- **Ética:** La persona responsable de un transporte colectivo debe prestar el servicio al atender a todas las normas morales de Guatemala, como por ejemplo la responsabilidad y amabilidad.

¹⁰ Rincón de Parra, Haydeé; “Calidad, productividad y costos: Análisis de relaciones entre estos tres conceptos”, Volumen 4, Venezuela, Universidad de los Andes, 2001, Pág. 50

- **Equidad:** Las personas que presten el servicio de transporte colectivo deben establecer tarifas equitativas al valor del combustible con la distancia a la cual el usuario debe recorrer, de modo que no exista el abuso por ninguna de las partes.

La efectividad juega un papel importante dentro de la prestación del servicio del transporte colectivo en tanto que las empresas buscan el incremento de sus ingresos económicos como los usuarios del transporte colectivo buscan la calidad del servicio al hacer uso de él; la efectividad es la: “Capacidad de lograr el efecto que se desea o se espera”¹¹, por lo que para que la prestación del servicio de transporte colectivo tenga efectividad, las personas que presten el servicio ya sean individuales o jurídicas deben tener la capacidad para poder brindar el servicio con la calidad y atención que el usuario se merece.

1.6 Movilidad sostenible.

El transporte colectivo es una necesidad para toda ciudad en crecimiento, pero como tal debe ir en constante cambio para poder llegar a ser eficaz al momento de prestar su servicio; en una ciudad creciente el transporte colectivo no será el único que recorra las principales calles y avenidas de una ciudad, también lo harán los vehículos privados, tanto de personas individuales, como de empresas, y es entonces que surge la problemática de que así como incrementan los vehículos que a diario recorren la ciudad, así incrementa el tráfico también como incrementa la contaminación del medio ambiente, y se vuelve un problema general que todas las ciudades en crecimiento llegan a tener; Manjarrez define al desarrollo sostenible: “Como aquel desarrollo que satisface la necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”¹², lo ideal para toda ciudad en crecimiento; lo anterior ilustra que las generaciones del presente deben tomar en cuenta que deben ser precavidos en la implementación de

¹¹ Efectividad, Diccionario de la Real Academia Española, Asociación de Academias de la Lengua Española, España, 2016, Disponible en: <http://dle.rae.es/?id=EOjKmrl>, fecha de consulta: 23 de Febrero de 2016

¹² Manjarrez, Lina y otros, “Transporte urbano, movilidad cotidiana y ambiente en el modelo de ciudad sostenible: bases conceptuales”, primera edición, México, Editorial Plaza y Valdez, S.A. de C.V., 2011, pág. 53

nuevos transportes colectivos y vehículos privados dentro de una ciudad de modo que en un futuro estos no causen problemas tanto de movilidad en la ciudad como problemas de impacto ambiental. Para que la movilidad sostenible sea efectiva dentro de una ciudad, el Estado de cada país debe analizar la adecuada implementación de los transportes colectivos dentro de la misma para que estos sean en beneficio de la población de modo que los vehículos que presten el servicio de transporte colectivo se encuentren en perfectas condiciones mecánicas con el fin de trasladar a los pasajeros con seguridad así como de evitar la contaminación ambiental, así también el Estado debe encargarse de verificar y/o implementar la adecuada infraestructura vial en las ciudades de modo que se evite el tráfico vehicular, lo que conlleva pérdida de tiempo y recursos económicos para la población.

1.7 Infraestructura vial.

Las naciones unidas establecen que: “Las inversiones en infraestructura (transporte, riego, energía y tecnología de la información y las comunicaciones) son fundamentales para lograr el desarrollo sostenible y empoderar a las comunidades en numerosos países”¹³; de este modo se determina que es importante para cualquier país que se pueda hacer la inversión necesaria para una adecuada infraestructura de transporte, así como de una infraestructura vial, esto quiere decir que en el momento en el cual se creen nuevas autopistas, carreteras, caminos, calles y avenidas del país, se debe tomar en cuenta que el transporte colectivo es parte trascendental de la sociedad en la actualidad, por lo que su infraestructura debe favorecer a los mismos para que estos tengan una movilidad eficaz en sus rutas, y de ese modo el usuario del transporte colectivo quede satisfecho con el servicio que se le otorga.

¹³ Objetivos de desarrollo sostenible, Naciones Unidas, Objetivo 9: Construir Infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación, Estados Unidos, 2015, disponible en <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/infrastructure/> fecha de consulta: 25 de Febrero de 2016

1.8 Problemática del transporte colectivo en Guatemala.

Diariamente los usuarios del transporte público en Guatemala cargan con el estrés de la inseguridad, la inestabilidad del ambiente laboral, y el alto precio de la vida. Si hay algo en común entre la población de los distintos departamentos del país es la sensación de miedo a ser víctima de la violencia. Tanto la victimización real como el miedo a ser víctima, son elementos que han promovido una respuesta violenta por parte de la población, en donde la educación y el respeto se han olvidado en Guatemala. En la actualidad, abordar el transporte público es la etapa del día que más rápido quieren los usuarios que pase; es decir, es un periodo de tiempo obligado que, por necesidad de transportarse de un lugar a otro, crea estrés y ansiedad entre los usuarios, que en varias ocasiones sufren de jornadas laborales agotadoras, sumado a los problemas familiares y al aumento del precio de la vida. Estos elementos críticos crean, de por sí, usuarios con diferentes grados de violencia. Un ejemplo es ver la falta de amabilidad hacia las mujeres embarazadas o ancianos en permitirles un asiento en el bus.

1.8.1 Impacto en el medio ambiente.

Borderias indica que: “El medio ambiente es el sistema exterior físico y biológico donde vive el ser humano y otros organismos”¹⁴ pero es el caso que “los seres humanos, desde su aparición sobre la Tierra, han ido transformando el espacio y el medio natural. Esta transformación ha sido progresiva y creciente según se iba haciendo más compleja la organización de la sociedad”¹⁵, y Guatemala no iba a ser la excepción en la transformación que ha tenido el medio ambiente con el paso de los años. Esta transformación incluye el progreso en los medios de transporte desde la aparición de los mismos en Guatemala, el país se tuvo que adaptar a los mismos, ya que actualmente existen un sinnúmero de carreteras, caminos, autopistas que conectan a los departamentos y municipios del país; de cierto modo es beneficioso para la población guatemalteca, tanto para estar conectados con los seres queridos

¹⁴ Borderias, María, Eva Martín; “Medio ambiente urbano”; España; Universidad Nacional de Educación a Distancia; 2006, Pág. 28

¹⁵ *Ibíd.*, Pág. 27

que tienen su residencia en otro poblado, así como para el comercio que se suscita día a día, pero es necesario tener un control sobre la creación de nuevos caminos u autopistas en el interior del país, ya que esto significa la alteración del exterior físico del medio ambiente. Guatemala es un país, que se caracteriza por contar con una fauna y flora abundante pero el desbalance e inequidad en una infraestructura vial adecuada en el país, pueden tener grandes repercusiones negativas a largo plazo para la flora y fauna de la población, tanto por la tala incontrolada de árboles, deforestación a los alrededores de tramos carreteros y destruir el ecosistema natural de la fauna guatemalteca; del mismo modo se generan toneladas de contaminación ambiental por vehículos averiados o que se encuentran en pleno deterioro y siguen en circulación de una forma libre en el país, específicamente por el humo Diesel, ya que sus niveles de contaminación son generalmente altos para la salud humana. El descontrol de la contaminación ambiental y el deterioro de la flora y fauna guatemalteca en la creación de nuevos tramos carreteros los cuales no cuentan con una infraestructura vial adecuada se convierten en el primer problema en Guatemala derivado del transporte ya sea privado o colectivo por el impacto que causan al medio ambiente.

1.8.2 Falta de educación vial.

Jiménez establece que: “Dado que la vida es el primer bien de la persona, la educación vial se concibe, en primer lugar, como prevención primaria de los accidentes y perturbaciones en las vías públicas..., tiene mucho que ver con la convivencia, con el respeto a las diferencias, el respeto a las normas, el control de uno mismo, la paciencia, con ciertas competencias técnicas, con aprendizajes teóricos.”¹⁶. En Guatemala existen algunas escuelas de aprendizaje para la educación en el manejo de vehículos, pero no toda la población acude a ellas, por los altos costos que estas exigen a cambio de la educación; la mayor parte de la población aprende a conducir cualquier tipo de vehículo ya sea por cuenta propia, o por medio de personas que de una u otra forma ya tiene experiencia en conducir

¹⁶ Jiménez Fernández, Carmen y otros; “Educación vial: hacia el tránsito seguro y sostenible”; primera edición; España; Editora Cristina Sánchez; 2013; pág. 4.

algún vehículo, mas no son peritos en la materia y únicamente cuentan con una licencia de conducir vigente, o en el peor de los casos, no cuentan con esta última y se obtiene como resultado la proliferación de muchos pilotos irresponsables, negligentes e incompetentes, los cuales se conducen en cualquier parte del país, los cuales en muchas ocasiones no cuentan con la licencia de conducir correspondiente de acuerdo al tipo de vehículo que conducen. En el caso de los pilotos de transporte colectivo, estos deben contar con una licencia de conducir tipo A como lo establece el reglamento de tránsito de Guatemala en su artículo número veintitrés, licencia que es: “Para conducir toda clase de vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, transporte escolar y transporte colectivo (urbano y extraurbano)”¹⁷, pero en muchos de los casos esta disposición gubernativa no se cumple en su cabalidad, ya que los pilotos de transporte colectivo no le ponen importancia a estos requisitos, denotándose la falta de licencia de conducir correspondiente o la falta de educación vial al momento de ellos conducir su unidad de transporte colectivo ya sea dentro del perímetro de alguna ciudad o en el interior del país, basta mencionar que algunas características de la falta de educación vial son:

- Conducir a altos límites de velocidad.
- Pasar una señal de alto desapercibida.
- No obedecer los semáforos.
- Rebasar vehículos de una forma imprudente.

Las anteriores, solo son algunas características de los pilotos de las unidades de transporte colectivo. Pese a que la educación vial está regulada en el artículo cuarenta y seis del Decreto número 132-96 Ley de Transito de Guatemala, esta queda muy escueta para la realidad que vive la sociedad guatemalteca, lo que causa un segundo problema grave para la población, por la falta de una regulación veraz y amplia de lo que es la educación vial.

¹⁷ El Presidente de la República de Guatemala, Álvaro Arzú, Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98

1.8.3 Congestionamiento vial.

Sánchez indica que: “Como consecuencia de los defectos estructurales de los centros urbanos para asimilar la incorporación masiva del trafico automovilístico, la congestión diaria, el ruido, la toxicidad, las alteraciones en la utilización, y clasificación del suelo, la perdida de paseos y jardines, el deterioro de construcciones histórico-artísticas, las dificultades para la circulación de peatones e, incluso, la falta de tranquilidad y los desequilibrios nerviosos componen un cuadro no exhaustivo que permite apreciar los factores negativos derivados de la impremeditada invasión del trafico automovilístico”¹⁸. En Guatemala el aumento de automóviles y medios de transporte colectivo, ha sido de forma descontrolada, de modo que la persona que tenga las posibilidades de contar con un automóvil, o un bus extraurbano hace uso del vehículo en cualquier parte del país que quiera, lo que crea tráfico de forma masiva dentro de las poblaciones de la República de Guatemala, factor que únicamente termina de beneficiar a los demás problemas con los cuales ya cuenta el transporte colectivo, ya que la espera en el tráfico para los usuarios de los buses colectivos se vuelve tediosa, al punto en el cual se llega a pasar hasta desperdiciar medio día debido al congestionamiento vial que se puede dar. El tráfico es un problema en la república de Guatemala que se da por estos factores:

- Proliferación de transporte colectivo clandestino.
- Irresponsabilidad de pilotos de transporte colectivo al conducir.
- Accidentes.

El congestionamiento vial se deriva del poco control que el Estado de Guatemala tiene sobre los medios de transporte colectivo, así como de quienes ofrecen el servicio, y se vuelve un serio problema para el usuario.

¹⁸ Sánchez Blanco, Ángel; “El tráfico automovilístico, portuario, aéreo y ferroviario. Su incidencia sobre el medio ambiente urbano.”; Revista de Administración Pública; publicación numero 82; España; 1977; Centro de Estudios Políticos y Constitucionales Pág. 328.

1.8.4 Tarifas.

En Guatemala las tarifas de cobro por el transporte colectivo, o también denominado “pasaje” por la población guatemalteca son establecidas por los transportistas de cada departamento en conjunto con entidades estatales como lo son Gobernaciones Departamentales, Municipalidades y entidades descentralizadas que son acordes al transporte público. Tornos establece que: “La determinación del alcance de la competencia local para determinar tarifas, tasas y precios públicos exige resolver una cuestión previa: la distinción entre potestad tributaria y potestad tarifaria, incluyendo las tasas, precios públicos y tarifas en una u otra potestad administrativa”¹⁹, aunado a lo anterior se analizan los precios del combustible a nivel nacional para poder establecer el precio que se debe cobrar de un punto al destino del usuario que hace uso del transporte colectivo, pero es el caso que se da el aumento de tarifas del valor al “pasaje” sin autorización de municipalidades, cuando los transportistas deciden, o cuando se realizan acuerdos municipales, en los que únicamente se benefician ellos mismos; denotándose más al existir un descontrol en días festivos o diariamente a partir de las seis de la tarde ya que los precios del pasaje suben de dos hasta incluso a cinco quetzales; lo anterior depende de la ruta que el bus tenga, ya sea urbano o extraurbano, de esta forma los pilotos se aprovechan de la situación en la que no existen los suficientes elementos de policía municipal de tránsito o policía nacional civil quienes puedan velar por el control del cobro del pasaje; y se vuelve crítico para los usuarios del transporte que ya incluso sufren del robo que los pilotos hacen arbitrariamente, y aunque los usuarios se nieguen a pagar la cantidad que los mismos exijan, estos se comportan de una manera violenta dándole un trato amenazante y coaccionante con palabras obscenas al usuario para que este realice el pago que se exige. A pesar de que existen acuerdos ejecutivos o municipales que regulen el cobro del pasaje, falta una norma con el nivel jerárquico necesario y fuerza de veracidad para que pueda velar por el bien común en el cobro del pasaje a los usuarios del transporte colectivo.

¹⁹ Tornos Más, Joaquín; “Potestad tarifaria y política de precios”; Revista de Administración Pública; publicación numero 135; España; 1977; Centro de Estudios Políticos y Constitucionales Pág. 77.

1.8.5 Seguridad.

En materia de seguridad y prevención de riesgos en el transporte Aceña establece que: “La seguridad activa es el conjunto de todos aquellos elementos que contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha, y en la medida de lo posible, evitar un accidente. Algunos de sus sistemas de seguridad pueden ser: los frenos, la dirección, la suspensión, los neumáticos, la iluminación o los sistemas de control de estabilidad”²⁰, y es este factor una responsabilidad única de quienes prestan el servicio de transporte colectivo pero es importante mencionar el estado de los buses, ya que no todos se encuentran en funcionamiento adecuado. En Guatemala los buses ocasionalmente son llevados a su mantenimiento y revisión para que estos puedan funcionar adecuadamente, pero es suficiente dar un vistazo al exterior de ellos para confirmar que esto no pasa a menudo, ya que los buses en su mayoría no están en buenas condiciones físicas, e incluso están en condiciones insalubres para los usuarios, buses que tienen los asientos deteriorados, sucios y con estampillas obscenas, muchas de las unidades tienen más de veinte años de uso incluso, pero es una descripción generalizada de los buses en su exterior, de lo que se puede tener una idea de las condiciones interiores del mismo, y a pesar de que los pilotos y dueños de empresas de transporte colectivo tienen el conocimiento de que sus unidades están en deterioro estos aun así deciden prestar el servicio, de forma que antepone sus intereses particulares sobre la vida de seres humanos. Existen medios de transporte colectivo, los cuales no se encuentran en el estado descrito anteriormente, pero lamentablemente son los transportes de primera clase los cuales tienen tarifas elevadas para la población guatemalteca debido al buen servicio que estos prestan, pero claro está que no todos los usuarios cuentan con los recursos económicos para estos buses, por lo que deben poner en riesgo su vida al utilizar medios de transporte en condiciones deplorables, que en muchas ocasiones no tienen seguro de transporte. A pesar de que instituciones públicas realizan inspecciones en terminales de buses para verificar la seguridad que los transportistas puedan prestar a la

²⁰ Aceña Navarro, Marta; “Seguridad y prevención de riesgos en el transporte por carretera”; España; Editorial CEP S.L.; 2015; Pág. 14

población guatemalteca, esta problemática continua de forma descontrolada en el país ya que únicamente existen acuerdos gubernativos que regulan lo anterior pero no tiene la fuerza de veracidad necesaria preventiva o sancionatoria.

1.8.6 Acoso sexual.

El acoso sexual es, actualmente en nuestro país es un problema que afecta en su mayoría a la población femenina, ya que quienes prestan el servicio del transporte colectivo, en su mayoría son personas del sexo masculino, tanto los pilotos de las unidades de transporte como los conocidos “brochas” o “ayudantes”, personas quienes se aprovechan de la situación en la que se encuentran, para poder realizar piropos, en el mejor de los casos, hasta patanerías dedicadas a las damas que hagan uso del transporte, o incluso a damas que se encuentran en la vía pública, y como último detonante de esta situación, las mismas personas del sexo opuesto quienes hacen uso del transporte también se dedican a acosar sexualmente a las damas quienes se encuentran a bordo de las unidades de transporte ya sea con miradas incómodas o rozos corporales aducidos a la sobrecarga que en ocasiones pueden tener los buses, y es quizá la situación de utilizar un transporte extraurbano el lugar donde más agresiones sexuales se dan en el país. A pesar de que: “La Procuraduría de Derechos Humanos y Asociación de Usuarios de Transporte Urbano y Extraurbano han logrado documentar indicios que promueven la violencia sexual y la discriminación contra las mujeres en el transporte público. Algunos ejemplos son las calcomanías de figuras femeninas en los buses, también advertencias como “No respondemos por objetos ni mujeres olvidadas”, o “Nos hacemos cargo sólo de niñas mayores de 15 años”²¹ ninguna institución pública puede controlar el exceso de acoso sexual que tienen que soportar las personas del sexo femenino que hacen uso diario del transporte público por la falta de una normativa que le pueda dar capacidad a alguna de las anteriores para eliminar este problema del país.

21 La hora; Castañón, Mariela; Violaciones y agresiones sexuales asedian a mujeres en buses; Guatemala; 2014; disponible en: <http://www.lahora.com.gt/index.php/nacional/guatemala/reportajes-y-entrevistas/194874-violaciones-y-agresiones-sexuales-asedian-a-mujeres-en-buses> fecha de consulta: 12 de Junio de 2014

1.8.7 Irresponsabilidad y abusos.

Ossorio indica que la irresponsabilidad es la: “Carencia de escrúpulos, de moral, de reflexión o del sentido del deber”²², característica que tienen en común la mayoría de pilotos y ayudantes de los mismos quienes diariamente prestan el servicio de transporte colectivo, ya que no cumplen con su responsabilidad al manejar un vehículo que transporta la vida de varias personas, en tanto que Mejía indica que: “No es suficiente que los usuarios se vean obligados a hacer inmensas colas en paradas que no brindan seguridad alguna para llegar a sus lugares de destino, sino que también deben poner a prueba su paciencia al encontrar que los buses viajan a “a vuelta de rueda”, sin importarles en lo absoluto el tiempo de los usuarios. Van de parada en parada, viendo si se acerca el siguiente bus de su misma ruta y cuando ven que este se les acerca, es ahí donde comienza el viaje mortal.”²³ Además de que: “Existe una guerra obsesionada por los pasajes, la cual se demuestra en la irresponsabilidad al llenar los buses como si fueran de hule y los pilotos si se les puede llamar así, no les importa el hecho que son responsables de transportar a cientos de almas diariamente en medio de persecuciones de alto riesgo, muchas de ellas terminando en tragedias fatales; todo por las competencias que hacen para ver quien hace más pasaje”²⁴. Las guerras de pasaje y “vueltas de rueda” de los pilotos tienen el fin único de enriquecerse a ellos mismos, de forma que piensan únicamente en su bienestar y dejan a un lado el hecho de que se deben a la población guatemalteca al prestarle un servicio excelente que fuera digno para cada usuario; lastimosamente lo único que denotan los pilotos al actuar de esta forma es irresponsabilidad al conducir en la ruta que le corresponde así como el excesivo abuso que comete contra las personas que hacen uso de su transporte; y lo hacen a pesar de que existen acuerdos municipales que establecen los horarios que deben seguir los transportistas así como establecen la capacidad que debe transportar cada

²² Irresponsabilidad, Diccionario de Ciencias Jurídicas y Políticas Sociales de Manuel Ossorio, Primera Edición Electrónica, Guatemala, Editorial Datascan S.A., 2000, Pág. 517

²³ Brújula; Mejía, Levi; Universidad Rafael Landívar; Transporte Urbano en Guatemala: ¿A Quién le interesa?; Guatemala; 2013; disponible en: <http://brujula.com.gt/transporte-urbano-en-guatemala-a-quien-le-interesa/> fecha de consulta: 15 de Marzo de 2016

²⁴ Loc. Cit.

persona, pero de nuevo es una problemática que no tiene control por la falta de una ley superior jerárquica preventiva sancionatoria.

1.8.8 Accidentes.

Mejía establece que: “El transporte público en nuestro país no es más que un freno rotundo a una posibilidad de desarrollo económico y social. No solo nos hace ver mal como país, sino además afecta la dignidad de la población. Esto debido a que el servicio no respeta a las personas como seres humanos, y lo peor de todo, cobra vidas.”²⁵. A lo largo de los últimos años la irresponsabilidad que tienen los pilotos de transporte colectivo ha crecido al punto de causar la muerte de hasta veinte personas en un solo accidente además de causarles heridas a más de treinta personas en el mismo, y es el detonante del accidente el hecho de conducir el bus sobrecargado de pasajeros y manejar a una excesiva velocidad; la mayoría de estos accidentes suelen ocurrir en el interior de Guatemala, específicamente en carreteras o autopistas las cuales tal vez son transitadas popularmente por toda la población pero en las mismas los pilotos pueden darse el lujo de acelerar a la velocidad que se desee sin que autoridad alguna se percate de este hecho, por lo que provocan trágicos accidentes, ya sea un choque que involucre a distintos vehículos, o en el peor de los casos un bus en el fondo de un barranco. Así mismo otro agente causante de accidentes en los que se ve involucrado una unidad colectiva se debe que en algunas ocasiones los pilotos aprovechan en horas de la noche las terminales vacías o la falta de autoridad para poder ingerir bebidas alcohólicas o cualquier otro tipo de estupefaciente, e incluso dejan a sus ayudantes faltos de pericia en la materia conducir su unidad, hecho tipificado en el Código Penal por Responsabilidad de conductores, pero a pesar de esto, son actos que día a día ocurren en la República guatemalteca y son causantes de accidentes trágicos pero lastimosamente la población debe acudir al servicio del transporte colectivo por la pobreza extrema que se vive en el país. Problema que aún no cesa en el país, debido a la falta de una

²⁵ Loc. Cit.

normativa de superioridad jerárquica que evite la muerte de más guatemaltecos inocentes y la falta de una autoridad que vele por el cumplimiento de esta normativa.

1.8.9 Delincuencia.

El último factor que atemoriza a los usuarios del transporte colectivo de Guatemala y violenta sus derechos humanos, es el hecho de ser asaltados en un bus, o perder la vida en el mismo a manos de un criminal; ya que por el hecho de que el transporte público puede ser utilizado por cualquier persona, los delincuentes aprovechan este factor para poder asaltar unidades de transporte colectivo, o incluso cometer actos de terrorismo al dejar explosivos en los autobuses con la única finalidad de atemorizar a la población guatemalteca o ya sea para enviar mensajes de guerra dentro de las diferentes bandas de pandilleros que existen en Guatemala, y la única víctima es la población honrada de Guatemala. Este problema inicio en las unidades de transporte colectivo de la capital de Guatemala, por ser el lugar en el cual se concentra la economía del país, pero lastimosamente se propago al interior del país, incluso en las carreteras del país, en las cuales la población en ocasiones se niega a entregar sus pertenencias a los criminales y derivado de esto, los pandilleros deciden acabar con la vida de un guatemalteco honrado por obtener sus pertenencias de una forma fácil. Finalmente por si fuera poco los pocos pilotos de unidades de transporte colectivo quienes prestan el servicio de una forma responsable y digna para el usuario llegan a ser intimidados por pandilleros al exigirles una cuota económica a cambio de no atentarse contra la vida de los mismos, acto mejor conocido como extorsión, el cual diariamente acaba con la vida de un piloto honrado del transporte colectivo ya sea por no contar con los recursos para pagar la extorsión mencionada, o porque simplemente los criminales decidieron enviar un mensaje amenazante al resto de pilotos que prestan el servicio en el país. A pesar de que en Guatemala cada gobierno de paso en los últimos años han implementado programas de vigilancia policial, o cualquier otro método en prevención de hechos delictivos en contra de las unidades de transporte colectivo, este problema únicamente ha incrementado con el paso de los años, ya que no existe una tipificación especial que sancione este tipo de delitos en ningún reglamento o acuerdo vigente referente al

transporte colectivo, así como son escasas las autoridades que deberían de velar por el bienestar guatemalteco en estos casos.

1.8.10 Transportes ilegales.

La extrema pobreza que existe en Guatemala obliga a la población a buscar un medio para poder subsistir, pero en muchas ocasiones se realiza sin los permisos necesarios para poder brindar un servicio, sobre todo para un servicio como lo es el transporte colectivo el cual debería velar por la protección de la vida, lastimosamente, las diferentes formas de transportes clandestinos que proliferan en los diferentes municipios del país, en varias ocasiones no reúnen las condiciones necesarias para que los usuarios puedan abordarlos de forma segura, como los microbuses o moto taxis, que en muchas ocasiones por la misma situación de que prestan el servicio de una forma clandestina causan conflictos o guerras de pasaje con pilotos que si prestan el servicio de acuerdo a permisos u acuerdos establecidos por autoridades municipales de donde estos presten el servicio. Lastimosamente en otras ocasiones criminales aprovechan esta situación para hacerse pasar por pilotos de transporte colectivo, pero en realidad su único objetivo es asaltar a quienes utilicen su servicio.

CAPITULO II

REGULACION LEGAL DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN GUATEMALA

En Guatemala existe una cantidad exorbitante de disposiciones legales, emanadas de distintos órganos estatales con la finalidad de velar por el bien común de la sociedad guatemalteca, pero es el caso que algunas leyes y reglamentos que se encuentran vigentes en el país no son positivos, puesto que no se cumplen en su totalidad, así mismo algunas leyes y reglamentos tienen incongruencias al contradecirse entre las mismas, como lo es el caso de las disposiciones legales referentes al transporte colectivo, es por ello que se hace necesario examinar cada una de las leyes y reglamentos vigentes en el país con la finalidad de establecer que cuentan con varias deficiencias acordes a la situación actual en Guatemala, lo que hará necesaria la creación de una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo.

2.1 La ley.

2.1.1 Antecedentes históricos.

El origen de la ley como se le conoce en la actualidad proviene desde que el hombre ve la necesidad de interactuar entre sí; la naturaleza del mismo le exige poder relacionarse en una sociedad e interactuar con otros miembros de la misma, desde los primeros años del hombre, antes de Cristo incluso. Su origen inicia en los tiempos primitivos en los cuales se creía en la existencia de la magia religiosa, el tótem, el tabú y la venganza de sangre, instituciones que significaban un castigo para quienes infringían una prohibición, ya que se ofendía a la sociedad o a la divinidad; posteriormente varios legisladores como Moisés, Pitágoras, Solón y los decenviros aplicaron la famosa “Ley del Talión” que de una forma simplista se conocía por la frase “Ojo por ojo, diente por diente” en la cual el resarcimiento por un daño causado, era causar el mismo daño a quien lo causo de primera mano. Posteriormente en los siglos XVIII antes de Cristo comienzan a aparecer códigos más completos referentes

a normas fundamentales para una buena convivencia en sociedad, como el Código de Hammurabi, en el cual ya se habla de orden judicial, propiedad, familia, daños, honorarios y trabajo, así mismo con el paso de los años aparecen otro tipo de normativas como lo son los vedas y el Código de Manu; el Corán que es el libro sagrado del Islam que de cierto modo su normativa tiene tendencia religiosa, por su aparición en los años seiscientos de la era cristiana, así mismo se creó la Ley Judaica (Talmud-Biblia) y alguna otras normas en ciudades como Egipto, China, Grecia y Roma, y esta última es parte fundamental para las leyes civiles que ahora existen en el mundo, por la complejidad que el derecho Romano tenía, además de lo bien estructuradas que se encontraban las normativas civiles. Proveniente de los códigos más desarrollados de la antigua Roma, el derecho español y francés deciden tomar estas normativas como fuentes para su derecho, por lo que toman ciertas similitudes, pero de una forma más compleja, en la cual ya se marca la diferencia entre los derechos civiles o de las personas, los derechos de los trabajadores o laborales, así como el derecho penal. Todo lo anterior sucedía en los continentes europeos y asiáticos, mientras que en el continente americano el derecho Maya-Quiche habían desarrollado sus propias normativas divididos en tres periodos de forma que el primero en los años tres mil antes de Cristo y el ultimo finalizó por los años mil seiscientos posterior a Cristo; su normativa era desarrollada, similar a la griega romana, ya que describían las relaciones de Estado que se tenían que manejar en la sociedad, además de establecer las clases sociales de los Mayas, así mismo su normativa regulaba el actuar en el comercio y las penas y sanciones que se debían aplicar en el caso de incumplimiento a sus leyes. Fue hasta le época de la colonización, que todo cambio para Guatemala o lo que en ese entonces era una región maya, puesto que el derecho Maya-Quiche fue pacificado y olvidado, imponiéndose a la fuerza por varios años el derecho español francés, sin siquiera tener en cuenta los logros que esta civilización ya asentada por siglos en América había logrado. El quince de Septiembre de mil ochocientos veinte uno, Guatemala logra su independencia y con ello, logra crear sus propias leyes a partir de la creación de su propia Constitución la cual busca un adecuado Estado de Derecho para el país además de la creación de otras leyes que regulan diferentes materias

como lo son civil, procesal, laboral, penal, pero es hasta varios intentos fallidos que en el año de mil novecientos ochenta y cinco a partir de una Asamblea Nacional Constituyente se crea la actual Constitución de la República de Guatemala tal y como la conocemos; para finalizar con los acuerdos de Paz en el año de mil novecientos noventa y seis; la carta magna entonces en conjunto de los acuerdos de Paz, permitieron la entrada al país, a diferentes acuerdos y convenios internacionales, de forma que se obtiene como resultado el regreso de ciertos derechos Mayas-Quiches que si bien no están regulados de una forma escrita, estos llegan a ser aplicados y respetados gracias a algunos convenios internacionales dentro de Guatemala.

2.1.2 Definición de “ley”.

Recaséns afirma que: “En sentido lato, entendemos por ley, toda disposición de carácter general escrita, que es dictada por una autoridad competente del poder estatal o público y que, por tanto, comprende no solo a las leyes en sentido estricto, sino que comprende también, además los reglamentos y las ordenes generales emanadas del poder administrativo o ejecutivo”²⁶. Pero en una forma más específica aplicable al país de Guatemala se establece que la ley además de ser una fuente formal para el derecho; es una disposición de carácter general, la cual es emanada por el Congreso de la Republica la cual tiene mayor fuerza jerárquica que cualquier otro instrumento emanado por el poder ejecutivo o de cualquier ente municipal. Así mismo en base a la pirámide de Kelsen la Constitución Política de la República de Guatemala ocupa el primer lugar en jerarquía como norma suprema del país, de forma que la ley ocupa el segundo nivel de jerarquía en el ordenamiento jurídico en cuanto a su validez y eficacia por lo fundamental que debe ser su aplicabilidad y lo específicas que son en cada materia.

²⁶ Recaséns Siches, Luis; “Introducción al estudio del derecho”, México, Editorial Porrúa, 2000, Pág. 173

2.1.3 Características de la ley.

Diversidad de juristas tienen una opinión muy diferente respecto de las características que una norma jurídica debe contar, pero si bien es cierto concuerdan en las siguientes:

- **Obligatoriedad:** Una norma debe tener fuerza coercitiva para que esta sea cumplida a cabalidad por la población.
- **Irretroactividad:** No se puede ejercer una ley que fue anterior a una ley vigente en la misma materia, excepto en materia penal.
- **Permanencia:** La norma debe contar con una estabilidad temporal, para que la misma logre su fin por el cual fue creada.
- **Impersonalidad:** La norma debe ir dirigida a la población en general.
- **Publicidad:** La norma es pública a la población.
- **Equidad:** La ley será justa por igual, sin discriminación alguna.

2.1.4 Creación de una ley.

Flores indica que: “En el proceso legislativo existen seis etapas que deberían seguirse para obtener leyes, estas son: 1. Iniciativa; 2. Discusión; 3. Aprobación; 4. Sanción; 5. Publicación; 6. Iniciación de la Vigencia”²⁷. En el caso de Guatemala la Constitución Política de la República establece claramente los pasos a seguir para la formación y sanción de una ley específicamente en los artículos 174 al 181, por lo que el procedimiento es de esta forma:

- **Iniciativa de ley:** Se establece que tienen facultad para dar iniciativa de Ley los Organismos Ejecutivo, Legislativo y Judicial, así como la Universidad de San Carlos de Guatemala y el Tribunal Supremo Electoral.
- **Jerarquía constitucional:** Se establece que ninguna ley puede ser superior a la Constitución Política de la República de Guatemala así mismo no se puede contrariar a la misma.

²⁷ Flores Salgado, Lucerito Ludmila; “Introducción al estudio del derecho”; México, Editorial Patria S.A, 2014; pág. 45.

- **Presentación y discusión:** Se establece que posterior a ser presentada la iniciativa de ley, esta será discutida en tres sesiones del Congreso de la Republica en diferente día, de forma que no puede existir votación hasta su tercera discusión, excepto por las leyes que se declaren de urgencia nacional.
- **Aprobación, sanción y promulgación:** Posterior a ser aprobada la iniciativa de ley, esta debe ser enviada al organismo ejecutivo para su sanción, promulgación y publicación.
- **Veto:** Se establece que el Presidente de la Republica podrá ejercer su derecho de veto sobre la iniciativa de ley durante un plazo pertinente, de lo contrario la misma se tendrá como sancionada.
- **Primacía legislativa:** El organismo legislativo tiene la facultad de poner a discusión la aceptación o rechazo del veto presidencial en caso de que este se llegare a dar, de lo contrario, recibida la iniciativa de ley de vuelta del organismo ejecutivo, esta será publicada en un plazo pertinente.
- **Vigencia:** Se establece que la ley regirá en todo el territorio nacional en un plazo de ocho días posteriores a su publicación en el Diario Oficial.

Posterior al cumplimiento de los pasos para la creación de una nueva ley, el organismo legislativo tiene la facultad de crear leyes en todo tipo de materia, ya sea civil, laboral, o penal, o la que sea de urgencia nacional; del mismo modo el legislativo a creado un sinfín de leyes en materia administrativa, con la única diferencia de que en esta rama las leyes pueden ser orgánicas, o reglamentarias. Las leyes orgánicas regulan la estructura administrativa en tanto que las leyes reglamentarias regulan el actuar de la ley orgánica como los derechos y obligaciones a las cuales puede estar sujeta la materia.

2.1.5 Vigencia y positivismo.

Para Cabanellas vigencia significa: “La subsistencia de una disposición cualquiera, pese al tiempo transcurrido, a su no aplicación e incluso contra el uso”²⁸. Si bien es cierto en Guatemala existe una infinidad de leyes en materias diversas las cuales se encuentran vigentes, las mismas no son positivas, puesto que por alguna razón ya no se aplican en el país, o el enfoque que tenían se perdió con el paso de los años, a diferencia de leyes vigentes positivas, las cuales si están vigentes y si se aplican en el ámbito para el cual fueron creadas las mismas. Es importante recalcar que en cumplimiento de la creación de una nueva ley el organismo legislativo debe analizar detenidamente una ley para que la misma sea vigente y positiva de una forma permanente, y que la misma sea eficaz para el ámbito que fue creada, preferiblemente una ley con fuerza jerárquica en el ordenamiento jurídico, para así poder evitar una proliferación de diferentes leyes que sean creadas para el mismo ámbito y las mismas no sean positivas y no se apliquen en el territorio guatemalteco.

2.2 El reglamento.

Ossorio establece que el reglamento es: “La disposición metódica y de cierta amplitud que, sobre una materia, y a falta de ley o para completarla, dicta un poder administrativo. Según la autoridad que lo promulga, se está ante norma con autoridad de decreto, ordenanza, orden o bando”²⁹. Actualmente en Guatemala al existir infinidad de leyes administrativas o con autoridad de decreto, de igual forma existen los reglamentos que fueron creados posteriormente a la ley, por la necesidad que se tenía de regular de una forma metódica las mismas, aunque claro está que los reglamentos se encuentran en un nivel inferior jerárquico en el ordenamiento jurídico, de forma que la ley es superior a este, así mismo, juristas afirman que los reglamentos tienen un valor subordinado a la ley.

²⁸ Vigencia, Diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas, Edición número 18, Guatemala, Editorial Heliasta, 2008, Pág. 512.

²⁹ Reglamento, Diccionario de Ciencias Jurídicas y Políticas Sociales de Manuel Ossorio, Primera Edición Electrónica, Guatemala, Editorial Datascan S.A., 2000, Pág. 829.

A pesar de que un reglamento es accesorio al tener que depender de una ley principal, o el hecho de ser secundarios por su nivel jerárquico, existe una problemática actualmente en Guatemala, ya que tanto el Congreso de la Republica como el Organismo Ejecutivo han tomado la decisión de crear infinidad de reglamentos los cuales tienen trascendencia en el ordenamiento jurídico al regular materia de transporte colectivo, pero son demasiadas, que en ocasiones, las mismas se llegan a contradecir, e incluso contradicen una ley superior como lo es la ley de Transportes, o incluso a la Constitución Política de la República de Guatemala.

2.3 Ley de transportes, decreto No. 253.

La ley de transportes vigente en el país de Guatemala es el decreto numero doscientos cincuenta y tres del Congreso de la Republica, la cual fue publicada el quince de Julio del año mil novecientos cuarenta y seis, ley que cuenta con un total de diecisiete artículos y regula todo lo referente a los transportes en Guatemala. Dentro de las consideraciones se establece que la ley se crea por la necesidad que tiene la población guatemalteca y la legislación del país, de acomodarse a una normativa que se adapte y regule a las formas de transporte urbano que se encuentran en el país, de tal modo que el funcionamiento del transporte en Guatemala se dé de una forma organizada y mejorada, a la vez que se considera la descentralización de algunas facultades estatales a las municipalidades con el fin de velar por el bienestar de toda la población.

Si bien es cierto que esta ley se encuentra vigente, la misma no es positiva para el ordenamiento jurídico guatemalteco, puesto que esta se encuentra obsoleta, y la normativa ya no se adecua a la realidad que afronta la población guatemalteca respecto del transporte colectivo, denotándose ya que la misma ley en varios artículos aun hace referencia al transporte de tracción animal. La ley contempla que los órganos que se encargaran de velar por el bienestar del transporte colectivo en Guatemala serán el Ministerio de Economía, así como del Ministerio de Trabajo y Previsión Social, y de forma descentralizada también serían competentes las municipalidades; dándole la potestad a estas instancias el poder crear acuerdos y

reglamentos para que la ley de transportes se pueda cumplir a cabalidad. La ley regula los siguientes puntos:

2.3.1 Órgano competente y seguridad:

De una forma general el decreto en mención indica que para poder prestar el servicio del transporte colectivo se deben llenar las condiciones de seguridad, eficiencia y beneficio público, además de contar con un permiso autorizado por el Ministerio de Economía, del Ministerio de Trabajo y Previsión Social o de la municipalidad respectiva quienes serán los encargados de establecer que si es prudente brindarle el permiso a quien lo solicite.

2.3.2 Quien puede prestar el servicio:

Se indica que el servicio del transporte puede prestarlo cualquier persona, ya sea individual o jurídica, de acuerdo a ciertos requisitos con los cuales deben cumplir en beneficio de la colectividad pública.

2.3.3 Clases de transporte:

Se establece que existen tres tipos de transporte los cuales son: urbano, extraurbano e internacionales, pero queda una laguna legal al no establecerse la definición de transportes internacionales.

2.3.4 Tarifa:

Se indica que las tarifas que los transportistas cobren serán autorizadas por el Ministerio de Economía o por el Ministerio de Trabajo y Previsión social.

2.3.5 Transporte urbano:

Se ilustra que los servicios de transporte urbano serán limitados según la municipalidad correspondiente así lo requiera, además de poder otorgar las concesiones que sean necesarias para el adecuado servicio en el transporte público.

2.4 Ley preventiva de hechos colectivos de tránsito, decreto No. 15-2014.

El Decreto número 15-2014 del Congreso de la Republica fue emitido con fecha seis de Mayo del año dos mil catorce, aprobada por ser de urgencia nacional y publicada con un solo objetivo como lo es la prevención de hechos colectivos de tránsito, la ley fue considerada en base a que en el país los accidentes de tránsito suceden recurrentemente, y se involucra cualquier clase de transporte, ya sea individual o colectivo, en los cuales se han perdido vidas humanas; lastimosamente varios de estos accidentes son causados por la impunidad de conductores irresponsables y la falta de disposiciones legales que regulen sanciones al existir la persecución penal pertinente de los responsables de estos hechos de transito; así mismo se consideró la creación de la ley al reconocerse que los órganos competentes encargados de velar por el bienestar del transporte en Guatemala no se dan abasto por el exceso de vehículos que existen en el país lo que busca pilotos responsables quienes sean encargados de prestar servicio de transporte colectivo o simplemente de carga de una forma pericial, tanto al conducir como velar porque los vehículos que se encuentren a su cargo cuenten con un estado mecánico eficaz, para una apropiada circulación de los mismos.

Esta ley cuenta con un total de nueve artículos, y tiene la finalidad de evitar la pérdida de vidas humanas en hechos de tránsito a través de la individualización de la persona que fuere responsable o se viere involucrada en un accidente de tránsito, para que la misma se pueda hacer responsable de forma penal y civil, ya que la ley regula la identificación de vehículos y el sometimiento a la autoridad que la persona responsable deba tener de acuerdo a sus acciones en un hecho de tránsito, por medio de la tenencia de documentos que identifiquen a cada piloto de buses colectivos los cuales deben tener los dueños de las empresas de transporte colectivo del país; estableciéndose que en caso de que se diere un accidente de tránsito el piloto responsable debe someterse al Ministerio Publico o autoridad competente, pero en caso de que este se diere a la fuga, los dueños de las empresas deben poner a disposición al Ministerio Publico los documentos pertinentes que individualicen al piloto responsable, además de que el órgano competente tendrá la

facultad de ordenar la suspensión de licencia de conducir del piloto responsable; así mismo la ley establece que de igual forma serán responsables penalmente las personas encargadas de velar por el perfecto funcionamiento mecánico de un vehículo cuando se dé un hecho de tránsito derivado de un desperfecto mecánico.

Otro ámbito que esta ley establece es la educación vial que se debe dar en el país, de forma que el Ministerio de Educación es el órgano competente en impartir la educación vial a nivel nacional, además de establecer en este ámbito que el nivel académico necesario para poder adquirir licencia de conducir tipo A y B será el haber aprobado el tercer año del nivel primario.

Por último esta ley establece que algunos órganos competentes en materia de administración de tránsito serán el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, la Dirección General de Transportes Extraurbanos y algunas municipalidades, que además serían los órganos encargados de divulgar esta ley.

2.5 Reglamento de servicios de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, acuerdo gubernativo No. 42-94.

El acuerdo gubernativo número 42-94 fue emitido por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda el tres de febrero de 1994; es un reglamento extenso que está dividido en diez capítulos, con un total de setenta y seis artículos, fue emitido en base a las consideraciones de que la Ley de Transportes, Decreto 253 del Congreso de la República permite la creación de reglamentos necesarios para su cumplimiento; así mismo se tomaron consideraciones en base a que existía un reglamento previo que fue el acuerdo gubernativo 893-92 Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera el cual fue derogado debido a que se pretendía que se regulara de una forma adecuada la materia relativa al transporte público lo que da lugar a la creación de este acuerdo gubernativo número 42-94. El reglamento en mención regula lo siguiente:

2.5.1 Objetivo:

El reglamento establece que su fin primordial es regular el servicio público de transporte urbano de forma que se busca el bienestar común de los usuarios, así como de su seguridad, de un modo que no exista la competencia desleal entre las personas que presten este servicio y se asegure el bien de la economía nacional.

2.5.2 Aplicación:

Se indica que el reglamento regulará toda clase de transporte público terrestre que se preste dentro del país, sea cual sea la ruta que se tenga; se establece que el órgano competente de velar por la aplicabilidad de este reglamento es la Dirección General de Transportes.

2.5.3 Portadores:

El reglamento define a los portadores como las personas individuales o jurídicas que presten el servicio público de transporte extraurbano; y se establece que solo las personas guatemaltecas podrán prestar este servicio además será deber del Estado de Guatemala tratarlos a todos por igual.

2.5.4 Autorización de licencia de transporte:

El acuerdo precisa que se debe acudir a la Dirección General de Transportes para que esta pueda emitir la licencia correspondiente a las personas que estén interesadas en prestar el servicio y deben llenar algunos requisitos que el mismo reglamento establece como lo son documentos que individualicen a los solicitantes, detalles de las rutas que se desean establecer así como las tarifas a cobrar; del mismo modo el reglamento describe a detalle los pasos que se deben seguir en cuanto al trámite de autorización de licencia de transporte.

2.5.5 Horarios y tarifas:

El reglamento establece que al contar con la licencia correspondiente al servicio de transporte extraurbano autorizada por la Dirección General de Transportes, la misma se encargará de fijar las tarifas y horarios correspondientes siempre que se tomen en

cuenta costos de operación, longitud de trayectos, topografías del terreno, cantidad de portadores que presten el servicio y hará comparaciones con la prestación de otros servicios públicos de transporte similares; así mismo se establece que la Dirección deberá tratar a todas las personas solicitantes del servicio por igual. Se establece que los solicitantes deberán tener una impresión de los horarios y tarifas a cubrir, la cual deberá ser visible para los usuarios del transporte, además se indica que los solicitantes deberán estar sujetos a modificaciones que la Dirección en mención pueda realizar en los horarios y tarifas, o bien la misma será la encargada de autorizar modificaciones que los portadores soliciten.

2.5.6 Servicio de transporte:

El reglamento describe de una forma breve las clases de transporte colectivo que existen en el país de forma que se define la diferencia entre los buses tipo pulman y los buses de parrilla, los cuales son los siguientes:

- Servicio de primera categoría.
- Servicio de segunda categoría.
- Servicio de línea corta.
- Servicio exclusivo.
- Servicio directo.
- Servicio internacional.
- Servicio de turismo.
- Servicio especial.

2.5.7 Controles:

El reglamento establece que la Dirección General de Transporte en conjunto con sus respectivos inspectores y la Policía Nacional Civil serán los entes encargados de velar porque el instrumento jurídico este sea respetado y cumplido a cabalidad, cerciorándose de que los horarios y tarifas establecidas sean respetadas, además de verificar el estado mecánico de los vehículos que presten el servicio de transporte extraurbano en beneficio de los pasajeros que hagan uso del mismo; por último, se

indica que los porteadores cumplan con ciertas obligaciones que el reglamento establece.

2.5.8 Infracciones y sanciones:

El acuerdo gubernativo establece algunas infracciones sobre el incumplimiento del mismo reglamento las cuales son sancionadas con diferentes montos económicos que van desde los mil quinientos quetzales hasta los cincuenta mil quetzales; infracciones que deberán tener un registro en la Dirección General de Transportes con el fin de establecer que el servicio sea prestado de una forma conveniente.

2.6 Reglamento del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, acuerdo gubernativo No. 289-2011.

El acuerdo gubernativo numero doscientos ochenta y nueve guion dos mil once fue emitido por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y vivienda con fecha cinco de Septiembre del año dos mil once; este acuerdo fue emitido en base a la consideración del artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala el cual se refiere al Servicio de Transporte Comercial, este articulo asegura la protección por parte del Estado al transporte comercial así como a los usuarios del mismo en beneficio de la economía del país.

Si bien es cierto, este reglamento entro en vigor en al año dos mil once en el país, con el único fin de mejorar la regulación legal del acuerdo gubernativo 42-94 emitido por el mismo organismo, el actual reglamento cuenta con disposiciones normativas similares al acuerdo 42-94, por lo que se presume que solo se hicieron algunas enmiendas en el léxico jurídico del mismo y algunas actualizaciones; ya que ambos reglamentos tienen similar regulación sobre su objetivo, aplicabilidad, descripción de los porteadores, tramite de autorización de licencia, tarifas y horarios, clases de transporte, infracciones y sanciones.

2.7 Reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial y sus reformas, acuerdo gubernativo No. 225-2012.

El acuerdo gubernativo numero doscientos veinte cinco guion dos mil doce fue emitido por el Presidente de la Republica con fecha catorce de Septiembre del año dos mil doce; este acuerdo fue emitido en consideración a los artículos 1, 2 y 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, los cuales toman como base la protección de la persona, el bienestar público, la seguridad y la paz, características que el Estado está obligado a brindarle a cualquier persona en cualquier ámbito, además de brindarle seguridad y protección a la persona específicamente en el tema del servicio público y de transporte extraurbano.

Previo a este reglamento existen dos acuerdos gubernativos los cuales son: el Acuerdo Gubernativo No. 42-94 y el Acuerdo Gubernativo 289-2011, ambos emitidos por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, de igual forma ambos regulan la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial, de una forma idéntica, ya que ambas disposiciones reglamentarias regulan exactamente lo mismo, con la diferencia de que fueron emitidas con años de diferencia en el intento de adaptarse a la realidad guatemalteca, por lo que se presume que con el actual reglamento sucede lo mismo a pesar de que ya cuenta con sus reformas como lo establece el acuerdo gubernativo número 535-2013 emitido de igual forma por el Presidente de la Republica, la única diferencia es el cambio de algunas definiciones contenidas dentro del reglamento, así como algunos requisitos que se solicitan para la autorización de licencias de transporte extraurbano, además del intento de la implementación de un sistema de pago electrónico, el cual debería ser instalado dentro de las unidades de transporte extraurbano y sujeto a las tarifas que la Dirección General de Transportes autorice, pero en el caso de Guatemala la instalación de estos sistemas está muy alejada de la realidad a la cual puede sujetarse el país.

2.8 Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, acuerdo gubernativo No. 265-2001.

El acuerdo gubernativo numero doscientos sesenta y cinco guion dos mil once fue emitido por el Presidente de la Republica con fecha veintisiete de Junio del año dos mil uno en base a consideraciones como la responsabilidad que el Estado de Guatemala tiene de velar por la seguridad de las personas, de igual modo se considero su creación en base a que los accidentes de tránsito suceden de una forma muy recurrente en el país, y como consecuencia de ello se da la pérdida de vidas humanas o el resultado de personas incapacitadas; y se tuvo como ultima consideración el hecho de que las personas individuales o jurídicas quienes presten el servicio del transporte extraurbano debían asegurar la integridad física de quienes hagan uso de su servicio, de igual forma asegurar un apoyo económico a familiares de quienes pierdan la vida o personas que queden incapacitadas en el caso de que se diera un accidente de tránsito.

Este reglamento tiene como objetivo primordial el obligar a las personas jurídicas o individuales quienes presten el servicio de transporte extraurbano, el contratar y mantener vigente un seguro de accidentes personales para todos los usuarios del transporte el cual deberá cubrir con indemnización, desde una lesión mínima como lo es la pérdida del dedo de un pie, el cual será cubierto con un salario mínimo para actividades agrícolas, hasta la muerte de una persona o invalidez total de la misma, la cual debe ser cubierta con cincuenta salarios mínimos para actividades agrícolas. El reglamento así también establece que la Dirección General de Transportes debe tomar en cuenta la contratación de seguro vigente de accidentes personales como requisito indispensable para las personas individuales o jurídicas que quieran prestar el servicio, del mismo modo hacerles saber que las unidades de transporte que presten el servicio deben llevar obligatoriamente las calcomanías respectivas que manifiesten la contratación del seguro y en caso de incumplir a esta regulación la persona que preste el servicio deberá pagar una multa de quince mil quetzales a la Dirección General de Transportes, de forma que no se tomen represalias con ningún pasajero del vehículo. Por último, este reglamento establece que la Dirección

General de Transportes deberá llevar un registro de los siniestros que pudieren ocurrir a pesar de que quienes presten el servicio tengan contratado un seguro vigente, a modo de evitar más accidentes de tránsito causados por personas irresponsables.

2.9 Reglamento para el control de pesos y dimensiones de vehículos automotores y sus combinaciones, acuerdo gubernativo No. 379-2010.

Este acuerdo gubernativo fue creado con fecha veintitrés de diciembre del dos mil diez por el presidente de la República de Guatemala Álvaro Colom, en base a consideraciones sobre la readecuación y renovación de leyes referentes al peso y dimensión con los cuales los vehículos que circulan en el país deben contar, de acuerdo a la aplicación del Acuerdo Centroamericano sobre circulación por carreteras ya que son normas generales para los países suscritos; de igual forma este acuerdo fue creado en base a la protección de la estructura vial con la que cuenta el país, en beneficio del desarrollo del mismo, puesto que aún existen tramos carreteros en Guatemala que se encuentran en planes de construcción o renovación; se busca la conservación de la estructura vial en el país con el fin de buscar el crecimiento económico para Guatemala.

Este acuerdo define de una forma muy específica cada parte mecánica de vehículos automotores como lo son camiones, autobuses, tractores, cabezales, remolques y semirremolques con el fin de establecer las medidas y partes mecánicas con las cuales deben contar los vehículos ya descritos. El acuerdo establece una serie de mediciones tanto longitudinales como de peso que deben ser requisito indispensable para que un vehículo circule en Guatemala según el tipo que sea; y ya que existen excepciones, estos podrán circular en el país, siempre y cuando cuenten con permisos de la Dirección General de Caminos de Guatemala; ente que será el encargado de velar porque todo vehículo que circule en el país cumpla con los requisitos de peso, tamaño, y dimensiones que establece el acuerdo en mención. Con el fin de que las normas establecidas en este acuerdo se cumplan, se establecen prohibiciones y sanciones para los pilotos que contravengan el acuerdo

ya sea de una forma en la cual no cumplan con los requisitos necesarios de peso y dimensión que establece el acuerdo, o no respeten al Estado cuando este vele por el cumplimiento del acuerdo.

2.10 Ley de tránsito, decreto No. 132-96 y su reglamento de tránsito, acuerdo gubernativo No. 273-98 y sus reformas.

La ley de Tránsito, fue creada por el Congreso de la Republica con fecha dieciocho de diciembre del año mil novecientos noventa y seis; fue creada en base a las consideraciones relativas a que es deber del Estado velar por el bienestar común, así como la seguridad de la población guatemalteca especialmente en lo relativo al tránsito y la circulación descontrolada de vehículos y peatones en la vía publica la cual se ha incrementado con el paso del tiempo, esta ley regula los siguientes aspectos:

2.10.1 Disposiciones generales:

La ley de tránsito de una forma general establece que regulara: “Todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de, la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías, publicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas”³⁰, del mismo modo establece de una forma general las características de la vía pública y su integración así como de la responsabilidad que todas las personas tienen de respetar la ley de tránsito.

2.10.2 De la autoridad de transito:

La ley establece que el Ministerio de Gobernación a través del departamento de tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil será el órgano competente que tenga autoridad en el cumplimiento de la misma para lo cual la ley le delega varias facultades para la correcta aplicación de la misma. Se regula la

³⁰ El Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 132-96.

correcta organización jerárquica de la autoridad competente con el fin de aplicar esta ley, la cual establece la creación de la Policía de Tránsito en el país, por lo que es una función que el Organismo Ejecutivo puede delegar a las municipalidades ya sean individuales o en conjunto para que estas velen por el bienestar del tránsito en el país respectivamente en los municipios que sea delegada dicha función, puesto que el Ministerio de Gobernación seguirá en función de ser el encargado de velar por el cumplimiento de esta ley en las carreteras y caminos del interior de Guatemala.

2.10.3 Del tránsito de personas:

La ley establece que las personas podrán circular de una forma libre en el país, y tendrán prioridad ante los vehículos en la vía pública, siempre y cuando esto se de en zonas de seguridad, de lo contrario en caso de que un vehículo atropelle a una persona fuera de estas, el piloto será exento de cualquier responsabilidad siempre que actué en el margen de la ley.

2.10.4 De los conductores y de las licencias de conducir:

La ley establece que para poder conducir cualquier tipo de vehículo en el territorio guatemalteco es un requisito indispensable encontrarse en el pleno goce de sus facultades mentales como civiles y así mismo contar con licencia de conducir cuya emisión, renovación, suspensión, cancelación y reposición estará sujeto a las disposiciones del Departamento de Transito de la Policía Nacional Civil. Estableciéndose que además de cumplir con los requisitos previos, los conductores deberán conducirse en el país, dentro de los límites de velocidad establecidos, así como actuar en el margen de la ley.

2.10.5 De los vehículos:

Esta ley define la clase de vehículos los cuales estarán sujetos a la misma, así como enumera requisitos indispensables para que puedan circular libremente en el país, por lo que es indispensable que cuenten con:

- Tarjeta y placa de circulación vigente.
- Dispositivos que eviten la producción de humo negro.

- Vehículos adaptados para personas con capacidades especiales.

Los requisitos anteriores son indispensables para toda clase de vehículos, pero la ley especifica que para quienes presten el servicio de transporte público será necesaria una rendición de cuentas al departamento de tránsito correspondiente sobre la identificación del vehículo que presta el servicio e identificación de la personas responsable que preste el servicio. Por último se establece que toda clase de vehículos estarán sujetos al registro de los mismos por parte del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.

2.10.6 Vía pública:

La ley establece que en la vía pública pueden circular peatones y vehículos de toda clase, siempre y cuando estén autorizados por la misma, así mismo se indican las prohibiciones sobre la obstaculización, destrucción de señales de tránsito o cualquier acto que limite a las personas a circular libremente por la vía pública y que pueda limitar la seguridad de las mismas. La ley establece que en la vía pública se podrán realizar todo tipos de trabajo en mejora de la misma, así como de parqueos subterráneos o no, estacionamientos y se permitirá la señalización y semaforización siempre y cuando se cumplan con los permisos necesarios y los trabajos en la vía pública estén al margen de la ley.

2.10.7 Del seguro:

La ley describe que un requisito mínimo para poder circular libremente con un vehículo es la contratación de un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, pero el Ministerio de Gobernación será el encargado de exigir cualquier otro tipo de seguros a quienes presten el servicio de transporte público.

2.10.8 Infracciones y sanciones:

La ley indica que se incurrirá en una infracción de tránsito toda vez que se dé la inobservancia e incumplimiento de la ley misma y de su reglamento, de forma que el Ministerio de Gobernación por medio del departamento de tránsito o la municipalidad

correspondiente del lugar en el cual se cometiere la infracción es el órgano encargado de sancionar a quien corresponda; Las sanciones podrán ser: amonestaciones, multas, retención de documentos, así mismo la autoridad competente podrá utilizar cepos cuando el caso lo amerite o incluso se podrá proceder con la incautación de vehículos infractores. Por último la autoridad de tránsito competente podrá realizar la cancelación de una licencia cuando el caso lo amerite, o retendrá la misma en casos en los cuales los pilotos conduzcan bajo efectos alcohólicos o de estupefacientes, o incluso causen lesiones a terceras personas, cuyo caso serán conducidos a la Policía Nacional Civil y remitirán la licencia correspondiente al Órgano jurisdiccional que conozca el caso.

2.10.9 Educación vial:

La ley establece que la educación vial deberá ser implementada por medio de varios planes educativos de los cuales el ente responsable es el Ministerio de gobernación por medio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional.

2.10.10 Reglamento de tránsito:

El acuerdo gubernativo número doscientos setenta y tres guión noventa y ocho fue emitido por el Presidente de la República con el único objetivo de que se cumpla la Ley de Tránsito del Congreso de la República. El reglamento de tránsito contiene las mismas disposiciones normativas que su ley, pero de una forma específica en la cual describe la aplicabilidad de la ley en el territorio guatemalteco. De una forma descriptiva este reglamento indica la organización de la autoridad competente de velar por el cumplimiento de la ley como lo es el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil; así mismo el reglamento hace una enumeración de las clases de vehículos permitidos en Guatemala tanto por su uso como por su peso con el fin de tener un mejor control de los mismos; de igual forma el reglamento establece de una forma descriptiva los pasos a seguir para la autorización de los vehículos de circular en el país, y se indican las normas

generales de equipo básico que los vehículos deben tener y el tipo de equipo que está prohibido.

El reglamento establece la forma, los pasos y los requisitos que se necesitan llenar para la obtención de la licencia de conducir así como se describen de forma muy detallada las normas de comportamiento que se deben seguir al momento de circular en beneficio de la seguridad pública, el cuidado del medio ambiente, el transporte colectivo, los peatones, ciclistas; así mismo deben obedecer la señalización que se encuentra en el país, así como el piloto y sus pasajeros deben utilizar las medidas de seguridad necesarias para evitar trágicos accidentes. Esta normativa explica a detalle cómo se deben utilizar las vías públicas como el uso del carril derecho, uso de carril izquierdo, carriles reversibles, carriles especiales, calzadas, carriles auxiliares, circulación en redondeles; de igual forma se establecen las velocidades mínimas y máximas a las cuales se puede recurrir en el país, así como los momentos en los cuales está permitido rebasar y en cuales no, se da también la regulación del uso de las luces, de cuales están permitidas y cuáles no. Por último, el reglamento establece los pasos a seguir para la cancelación de una licencia en caso de comisión de una infracción, así como la imposición de multas o amonestaciones y en último caso los pasos a seguir para la remisión de la licencia de conducir a un órgano jurisdiccional en caso de que se diera la comisión de un delito.

2.11 Órganos competentes en materia de transportes en Guatemala.

Ossorio indica que competencia es la: “Atribución legítima a un juez u otra autoridad para el conocimiento o resolución de un asunto”³¹, y ya establecido lo anterior, en Guatemala existen órganos competentes que se encargaran de velar por la seguridad y el bienestar público de la población guatemalteca en materia de transportes, los cuales son los siguientes:

- Dirección General de Transportes de Guatemala
- Policía Municipal de Tránsito

³¹ Competencia, Diccionario de Ciencias Jurídicas y Políticas Sociales de Manuel Ossorio, Primera Edición Electrónica, Guatemala, Editorial Datascan S.A., 2000, Pág. 182

- Defensoría de los Usuarios del Transporte Público, de la Procuraduría de Derechos Humanos
- Dirección General de Protección y Seguridad Vial
- Ministerio de Educación
- Policía Nacional Civil
- Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil
- Asociaciones sin ánimos de lucro

2.11.1 Dirección General de Transportes de Guatemala.

El gobierno de Guatemala indica que: “La Dirección General de Transportes de Guatemala es el ente rector del transporte extraurbano en la República de Guatemala. Forma parte del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Como tal es la Dirección General de Transportes quien emite las licencias de operación requeridas por la ley para poder operar servicios de transporte extraurbano de pasajeros, así como servicios de transporte agrícola e industrial”³². La dirección general de transportes es una dependencia del Vice ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; de tal modo que es el órgano principal encargado de velar por el estricto cumplimiento del Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial. Y sus Reformas, Acuerdo Gubernativo 225-2012, y de esta forma los transportistas cumplan con los requisitos y obligaciones que el reglamento les exige a fin de mejorar el servicio; además es un ente con la facultad de tener un control sobre: las tarjetas de operación que circulen, líneas de transporte extraurbano autorizadas, número de rutas, realización de operativos, multas y remisiones emitidas, prevención de la proliferación de transportes extraurbanos ilegales; con el fin de garantizarle a la población guatemalteca sus derechos inherentes; así como la seguridad, dignidad, modernización y eficiencia del transporte colectivo en el país. La Dirección General de Transportes de Guatemala cuenta con: Junta Consultiva,

³² Dirección General de Transportes; Gobierno de Guatemala; “¿Quiénes somos?”; Guatemala; 2016; Disponible en <http://www.dgt.gob.gt/> fecha de consulta: el 25 de abril del 2016

Asesoría Jurídica, Área Financiera, Subdirección Administrativa, Subdirección Técnica, Secretaría General y Sedes Regionales.

2.11.2 Policía Municipal de Tránsito.

En 1998 surge la primer entidad de Policía Municipal de Transito en la ciudad capital de Guatemala por medio de acuerdos que se llevaron a cabo entre la Municipalidad de Guatemala y el Organismo ejecutivo por medio del Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil así como la necesidad que se tenía de una entidad municipal que se dedicara al ordenamiento del tráfico en la ciudad en beneficio de la seguridad vial y de la población guatemalteca, por lo que se inició el proyecto con un total de 95 agentes, de forma que fueron los primeros policías municipales de tránsito en el país. Con el paso de los años la población guatemalteca ha provocado el incremento de vehículos en el interior del Guatemala, a tal grado que en varios municipios del país, se llega a dar un descontrol de tráfico, lo que obligo a las municipalidades seguir los pasos de la ciudad capital y de igual forma crear un ente municipal que se encargue de velar porque la ley y reglamento de tránsito vigentes en el país se cumplan a cabalidad, así como el artículo 131 de la Constitución política de la Republica que regula el transporte en Guatemala; y de esta forma surge la Policía Municipal de Transito, establecida ya en la mayoría de municipios del país. Es un requisito indispensable que la municipalidad que requiera ejercer las funciones de transito dentro de su jurisdicción deberá solicitar la autorización al organismo ejecutivo, específicamente al Ministerio de Gobernación por medio de acuerdo gubernativo tal y como lo regula el artículo 8 de la Ley de Tránsito.

2.11.3 Defensoría de los Usuarios del Transporte Público, de la Procuraduría de Derechos Humanos.

Dentro de las instancias públicas que existen en Guatemala se por medio del Congreso de la Republica se crea la Comisión de los Derechos Humanos y el Procurador de los Derechos Humanos cuya función principal es: “Proteger los derechos individuales, sociales, cívicos, culturales y políticos comprendidos en el

título II de la Constitución, de manera fundamental la vida, la libertad, la justicia, la paz, la dignidad y la igualdad de la persona humana, así como los definidos en tratados o convenciones internacionales aceptados y ratificados por Guatemala”³³.

Pero ya que el mismo no se puede dar abasto por si solo se da la creación de las respectivas defensorías en temas de derechos humanos, y en materia de transportes la Defensoría de los usuarios del transporte público la cual tiene el objeto de: “Fiscalizar a las entidades responsables de velar de forma integral por los derechos de los usuarios del transporte público, tanto urbano como extraurbano, establecidos y garantizados por el ordenamiento jurídico del país.”³⁴ De modo que el Procurador de los Derechos Humanos establece que las funciones específicas de la Defensoría de los Usuarios del Transporte Público serán:

- Supervisar a todo ente público que tenga relación con la materia del transporte público, especialmente a las municipalidades.
- Ser facilitador de las personas y organizaciones que realicen trámites relacionados con el derecho de transporte urbano y extraurbano ante el Estado.
- Facilitador de los trámites que se realicen en su propia dependencia.
- Fortalecer los derechos de los usuarios del transporte colectivo en todo sentido, en especial de las personas de la tercera edad, discapacitados, mujer y de la niñez y adolescencia.
- Velar por que se cumplan acciones en desarrollo de los derechos de los usuarios del transporte colectivo.

2.11.4 Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL).

Es una dependencia del Viceministerio de Transportes y Telecomunicaciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda creada en el año 2007 a

³³ Procurador de los Derechos Humanos; Procurador de los Derechos Humanos; Funciones; Guatemala; 2016; Disponible en <http://www.pdh.org.gt/procurador/funciones.html> consultado el 30 de Abril de 2016.

³⁴ Procurador de los Derechos Humanos; Procurador de los Derechos Humanos; Defensoría de los Usuarios del Transporte Público; Guatemala; 2016; Disponible en <http://www.pdh.org.gt/defensorias/de-los-usuarios-de-transporte-p%C3%BAblico.html> fecha de consulta: 30 de abril de 2016.

causa del incremento de accidentes y tragedias automovilísticas en el país y por recomendación de la Organización Mundial de la Salud OMS relativas a la seguridad vial, lo anterior en base a la emisión de un informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito en 2004; PROVIAL cuenta con cuatro módulos de operación ubicados en Escuintla, El Boquerón, El Rancho y Quetzaltenango. La dirección general de protección y seguridad vial tiene como objetivo general: “Contribuir al funcionamiento eficaz del sistema de transporte terrestre en el territorio nacional, salvo lo establecido en leyes especiales.”³⁵. Así mismo esta entidad tiene como objetivo específico el trabajar en conjunto con las diferentes dependencias del Estado las cuales tengan relación con la materia de transportes y tránsito en el país, con el fin de poder garantizar la fluidez del ordenamiento vehicular en los diferentes tramos carreteros, caminos, autopistas y calles en los cuales se lleve a cabo una obra del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

2.11.5 Ministerio de Educación.

El ministerio de educación es una entidad del organismo ejecutivo, es: “La institución del Estado responsable de coordinar y ejecutar las políticas educativas, determinadas por el sistema educativo del país”³⁶. Si bien es cierto este ente no tiene competencia en materia de transportes y tránsito, es una entidad pública que tiene la obligación de implementar y coordinar en conjunto con el departamento de tránsito de la policía nacional civil los programas necesarios para impartir una adecuada educación vial en beneficio de la seguridad del transporte colectivo y tránsito de Guatemala en base al artículo 46 del decreto número 132-96 ley de tránsito.

2.11.6 Policía Nacional Civil.

Al final del conflicto armado se dieron los acuerdos de paz en el año de 1996 con el fin de poder darle una reestructuración al Estado de Guatemala de forma que se

³⁵ Dirección General de Protección y Seguridad Vial; Gobierno de Guatemala; “Objetivo Institucional”; Guatemala; 2016; Disponible en <http://www.provial.civ.gob.gt/> fecha de consulta: 1 de mayo de 2016

³⁶ Congreso de la República de Guatemala; Decreto 12-91 Ley de Educación Nacional

buscó el respeto de los derechos humanos en una sociedad democrática, lo que provocó la disolución de la antigua policía nacional, y con ello entró en funciones la Policía Nacional Civil la cual tiene como fin buscar la seguridad y el bienestar público a modo de respetar los derechos humanos de la población guatemalteca; contiene sus funciones y estructura en el decreto número 1197 del Congreso de la República, Ley de la Policía Nacional Civil; el cual establece que el jefe supremo de la policía nacional civil es el presidente de la república por medio del ministerio de gobernación. Según el artículo 9 de la Ley de la Policía Nacional Civil el objetivo principal de la misma es: “Proteger la vida, la integridad física, la seguridad de las personas y sus bienes, el libre ejercicio de los derechos y libertades, así como prevenir, investigar y combatir el delito preservando el orden y la seguridad pública”³⁷. En una función específica en materia de transportes y tránsito, la policía nacional civil en general vela por el estricto cumplimiento de las leyes y reglamentos de transportes y tránsito de forma que se ayuda a los agentes de la policía municipal de tránsito de su jurisdicción cuando estos lo requieran.

2.11.7 Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.

Este departamento tiene su origen desde la antigua policía nacional, y continúa con la policía nacional civil posteriormente a los acuerdos de paz; de igual forma existe en función a que el artículo 4 de la ley de tránsito decreto 132-96 establece que será función inherente al departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional civil velar por el cumplimiento de la misma ley, así como de su reglamento acuerdo gubernativo 273-98. La misión de este departamento es: “Coadyuvar a la defensa y protección de la vida de las y los guatemaltecos a través de la gestión del tránsito, la seguridad y la educación vial”³⁸. Además de ser el ente principal que regula la Ley de Tránsito en conjunto con la Policía Municipal de tránsito, es el

³⁷ Congreso de la República de Guatemala; Decreto 1197 Ley de la Policía Nacional Civil.

³⁸ Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil; Gobierno de Guatemala; Tránsito PNC; Guatemala; 2016; disponible en <http://www.transito.gob.gt/portal/index.php/transito-pnc/mision-y-vision> fecha de consulta: 2 de mayo de 2016

órgano encargado de la emisión de licencias de conducir, y tiene la facultad de emitir remisiones y multas según lo amerite el caso.

2.11.8 Asociaciones sin ánimo de lucro.

En Guatemala existen algunas asociaciones y organizaciones no gubernamentales como el Consejo de Prevención de Accidentes de Tránsito y Educación Vial de Guatemala (CONPREVE) y la Asociación de Usuarios de Transporte Urbano y Extraurbano (AUTUE) que se encargan de fiscalizar y poner a disposición sus servicios a los órganos estatales en materia de transporte, tránsito y educación vial con la única finalidad de velar por el cumplimiento del ordenamiento jurídico de esta materia y así poder evitar problemas de tránsito, acoso, violencia, accidentes, alza de tarifas que afecta a la población guatemalteca en su día a día, lamentablemente estas asociaciones y organizaciones no tiene voz ni voto en el Estado por lo que su alcance no llega a ser de gran relevancia en Guatemala.

CAPITULO III

REGULACION DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN EL DERECHO COMPARADO

En Latinoamérica existen varios países que se encuentran de una forma u otra más desarrollados que Guatemala, no solo en cuanto economía, sino también en cuanto a legislación de las diferentes ramas del derecho, de esta forma se hace importante el estudio del derecho comparado con la finalidad de examinar la regulación legal referente a transporte colectivo de países como Panamá, Paraguay, Venezuela, El Salvador, Bolivia, Honduras y Nicaragua, y acuerdos centroamericanos sobre transporte colectivo para establecer que existen aspectos positivos que la legislación guatemalteca debe de tomar de los países anteriores como ejemplo para así poder crear una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo en beneficio de la población guatemalteca.

3.1 Derecho comparado.

Para poder analizar acuerdos, leyes y reglamentos de otros países, y compararlos con la actual regulación de transporte colectivo en Guatemala, es necesario entender y definir el derecho comparado. El Derecho comparado ha estado en ejercicio desde hace varios años, pero su historia proviene desde los años anteriores a Cristo en los cuales autores como Konrad Zweigert y Hein Kotz según sus investigaciones señalan que filósofos como Platón y Aristóteles realizaron comparaciones de ciudades Estado griegas, además de hacer la comparación de las constituciones de varias ciudades; tomo forma con el Derecho Romano, pero fue hasta la década de XIX que fue nombrado como derecho comparado, de forma que las leyes se volvieron más sistemáticas en cada Estado. El primer antecedente del derecho comparado se dio en Francia en el año de 1869 con la creación de la Sociedad de Legislación Comparada, de modo que cada país creó la institución del derecho comparado, pero es hasta el fin de la primera y segunda guerra mundial que este derecho se consolidó.

González indica que el derecho comparado es: “Un proceso de comparación, libre de cualquier implicación de la existencia de un cuerpo de normas que formen una rama distinta o un área específica del derecho”³⁹ del mismo modo establece que existen tres ramas del derecho comparado, las cuales son: “1. Derecho comparado descriptivo: Rama que se refiere a al análisis de las variantes que se puedan encontrar entre los sistemas jurídicos de dos o más países. 2. Derecho comparado aplicado: esta rama va más allá de la mera obtención de información del derecho extranjero y su utilidad puede ser tanto teórica como práctica. 3. Derecho comparado abstracto o especulativo: Esta rama también se designa como derecho comparado puro y utiliza la comparación para ensanchar la suma total de los conocimientos jurídicos”⁴⁰. Por lo anterior el derecho comparado es una rama del derecho que tiene como fin poder realizar un análisis en base a la comparación de ordenamientos jurídicos de diferente país, ya sea de forma descriptiva o analítica; en el caso de este capítulo el análisis se hace en cuanto a acuerdos, leyes y reglamentos de transportes de América Latina en búsqueda de soluciones y mejoras para el país de Guatemala y así poder crear una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo.

3.2 Acuerdo centroamericano sobre circulación por carretera.

Los países de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica deciden ser partes contratantes en este acuerdo, el cual fue creado el 19 de septiembre de 1949 en adhesión a la Convención sobre la circulación por Carretera de Ginebra con el fin de beneficiar a la economía de los mismos países contratantes. Este acuerdo regula los ámbitos siguientes:

3.2.1 Disposiciones de carácter general:

En este apartado se establece que las carreteras, caminos, autopistas y demás pertenecerán a los países contratantes, y son de libre circulación internacional siempre que se esté al margen de la ley.

³⁹ González Martín, Nuria; “Estudios Jurídicos en Homenaje a Marta Morineau”; Volumen I; México; Universidad Nacional Autónoma de México; 2006; Pág. 4

⁴⁰ Loc. Cit.

3.2.2 Disposiciones generales relativas a la circulación por carretera y aplicables a todos los usuarios:

El acuerdo establece las obligaciones y responsabilidades que los conductores de los diferentes tipos de transporte deben tener al momento de conducirse en cualquier carretera; se le hace saber la velocidad en la cual debe conducirse en territorio poblado o no; la forma adecuada de realizar encuentros y rebasamientos de vehículos con el fin de evitar accidentes; las prioridades que se deben dar en los cruces de caminos; la forma adecuada al hacer uso de la bocina así como de los dispositivos de alarma; lugares permitidos y prohibidos para estacionarse; los momentos en los cuales se debe hacer uso de las luces y poder hacer uso de las mismas para hacerle señales a los pilotos que circulen en el mismo lugar; de igual forma el acuerdo establece las obligaciones del Estado en cuanto a la colocación de señales viales en beneficio de los pilotos; y por ultimo hace ver que transportes internacionales pueden tener licencia de circular.

3.2.3 Disposiciones especiales aplicables a los vehículos automotores y a las combinaciones compuestas de un vehículo automotor y un remolque o un semirremolque:

Este apartado del acuerdo establece los requisitos mínimos y condiciones con las cuales debe contar un vehículo para poder circular de forma libre, dentro de ello establece lo siguiente: peso del vehículo y condición de las llantas; dimensiones que deben tener los vehículos; la carga máxima que deben tener los vehículos; el estado del motor de los vehículos para beneficio del medio ambiente y de pilotos que circulen en la misma área; el estado de los dispositivos de maniobra, dirección y visibilidad; el estado de los frenos del vehículos; condiciones del alumbrado del vehículo; condiciones de las bocinas y señales de advertencia del vehículo; se establece la obligación de los vehículos de circular con placas de matrícula e inscripciones en caso de ser peso pesado.

En materia de transporte colectivo este apartado regula las condiciones mínimas que deben reunir los vehículos que presten este servicio, según el artículo 22 del Acuerdo

los vehículos deben estar acondicionados de una forma que los mismos le garanticen la seguridad y comodidades a los usuarios según manual anexo al acuerdo y se deben tomar las precauciones necesarias en la verificación de los depósitos de combustible y tubos de escape a fin de evitar incendios o intoxicaciones para los usuarios del transporte colectivo; vehículos que estarán sujetos a revisión periódica por autoridades competentes en materia de transportes y tránsito en los países contratantes según el artículo 25 del acuerdo. Por último, este apartado establece los requisitos para extender un permiso de conducir y la responsabilidad que tienen los Estados contratantes de vigilar las carreteras de los mismos.

3.2.4 Otras disposiciones:

Este acuerdo regula de una forma similar a los apartados anteriores las condiciones en las cuales se deben encontrar las motocicletas, bicicletas, vehículos de tracción animal, vehículos empujados por brazo, máquinas agrícolas y material para obras públicas y las obligaciones que tienen los peatones al circular en la proximidad de carreteras, autopistas y vehículos.

3.3 Acuerdo centroamericano sobre señales viales uniformes.

Los países que convinieron en la celebración de este acuerdo son Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica en beneficio de la seguridad del tránsito en las mismas, para lo cual crean un manual de señales viales adjunto al acuerdo, del que podrán hacer consultas los países contratantes. El acuerdo fue creado de modo que no fuera superior a la jerarquía constitucional de cada país, y quedo vigente de forma indefinida por lo que el organismo depositario de este acuerdo es la Secretaria de la Organización de Estados Centroamericanos. De una forma general este acuerdo es el encargado de regular las señales de aviso de peligro, señales de reglamentación y señales informativas, y señalización prohibida; las cuales deben beneficiar a los pilotos de vehículos particulares y transporte colectivo en los diferentes caminos y carreteras. El acuerdo dedica varios artículos a la señalización a utilizar por los países contratantes, y las más importantes son las siguientes:

- Señales de aviso de peligro.

- Señales de reglamentación.
- Señales relativas al derecho de vía.
- Señales prohibitivas y restrictivas.
- Señales de dirección de circulación.
- Señales informativas.
- Señales temporales.
- Señales de aviso de peligro.
- Señales de posición.
- Otras señales.
- Semáforos reguladores del tránsito.
- Marcas sobre el pavimento.

3.4 Acuerdo sobre transporte internacional terrestre.

Este acuerdo permite el transporte internacional terrestre de forma general en búsqueda del comercio de los países signatarios del mismo. Este acuerdo permite la circulación de vehículos procedentes de un país a otro, o ya sea su circulación por tres distintos países, siempre y cuando los pasajeros del transporte sean del país de origen del vehículo, a modo de no transportar a personas de forma local de otro país; vehículos que podrán transitar de forma internacional siempre y cuando cuenten con los requisitos establecidos por esta ley y se sujeten al control aduanero de los países en que transiten. Este acuerdo establece que la estadía del vehículo procedente de otro país será la misma que la estadía de los tripulantes del mismo, y a modo de asegurar su bienestar, la persona que preste el servicio deberá contar con póliza de seguro de transporte internacional terrestre para evitar percances o poder compensar a los tripulantes en caso de que se de cualquier percance. El acuerdo se divide en dos partes:

- **Transporte internacional por carretera:** En esta parte el acuerdo hace algunas definiciones de las instituciones que regula como tarifas, estaciones, vehículos, pasajeros con el fin de regular de forma general el transporte internacional de pasajeros por carretera por medio del uso de vehículos de transporte colectivo

para lo cual, quienes presten el servicio deben contar con los permisos de los países signatarios del acuerdo en los cuales se transitara según los plazos estipulados. El acuerdo establece una excepción al traslado unilateral de países signatarios que se dará cuando dos países negocien el traslado bilateral de pasajeros a forma de beneficiar la economía de ambos países. Para asegurar una circulación internacional adecuada, los países signatarios de este acuerdo establecerán las rutas y terminales que los transportistas deberán usar.

- **Transporte internacional de mercancías por ferrocarril:** Este apartado define algunas instituciones relativas al traslado de mercancías por ferrocarril, apartado que será exclusivamente para la regulación del traslado de mercancías entre un país y otro siempre, de modo que se establecen las normas relativas a la seguridad, tarifas y estaciones a utilizar por los empresarios en beneficio de la economía de ambos países signatarios quienes hagan uso del traslado de mercancías por medio de ferrocarril.

3.5 Ley por la cual se regula el transporte terrestre público de pasajeros y se dictan otras disposiciones, ley No. 14 del año 1993 de Panamá.

Esta ley fue creada por la asamblea legislativa de Panamá, publicada el 27 de mayo de 1993 con la única finalidad de regular todo lo concerniente al transporte público colectivo. La ley regula los siguientes aspectos:

3.5.1 Disposiciones generales:

Este apartado establece que el Estado de Panamá se encargara de otorgar concesiones a personas individuales o jurídicas con el fin de que estas presten el servicio de transporte público de una forma segura y busquen el bienestar del usuario, y es el Estado quien tiene la facultad de cambiar las estipulaciones de las concesiones otorgadas toda vez que el servicio de transporte que se preste no cumpla con las expectativas del país. Para tener mayor control sobre las unidades de transporte colectivo el Estado decidió clasificar el servicio según su radio de acción refiriéndose al territorio en que se presta el servicio; según su modalidad refiriéndose

a pasajeros o carga; según su forma refiriéndose a la colectividad o selectividad; según su naturaleza refiriéndose al servicio ordinario, escolar o de turismo.

3.5.2 Objetivo:

El objetivo principal de esta ley es buscar el desarrollo del transporte colectivo de una forma eficaz por medio de la cual se encuentre un equilibrio entre las necesidades de los usuarios, transportistas y el Estado, de una forma que al ser un servicio remunerado a los transportistas, estos puedan garantizarle al usuario su seguridad y comodidad, de modo que el Estado es el encargado de velar por las condiciones de los tramos carreteros, horarios y tarifas; además se buscara el beneficio del medio ambiente de forma que se evite la contaminación ambiental provocada por automotores con desperfectos mecánicos; para el cumplimiento de lo anterior el Estado velara por la integración de autoridades competentes en materia de transportes y tránsito para que estas se involucren de una forma equitativa en el tema, fomenten al transportista la mejora en la calidad de su servicios y a la vez se haga uso de todos los recursos disponibles del Estado en mejora de la seguridad vial. Por último la ley también tiene como objetivo dejar margen abierto para la creación de nuevas leyes y reglamentos con la condición de ser beneficiosas para los usuarios y transportistas.

3.5.3 Autoridad en materia de transportes:

Se establece que la autoridad competente en materia de transportes en Panamá será el Ministerio de Gobierno y Justicia por medio de la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, pero este descentralizara sus funciones a las diferentes provincias de Panamá, de forma que se tenga más control sobre el tránsito y el transporte, por medio del Consejo Técnico Provincial de Transporte; la ley establece la forma específica en que se ejercerá el control en las provincias de este país y cuantos funcionarios estarán a cargo de velar por el estricto cumplimiento de la ley.

3.5.4 Transporte terrestre de pasajeros:

Esta ley Panameña establece que se debe tener un control del transporte público por medio de contratos de concesiones que El Estado les otorgue, contratos que tendrán cláusulas específicas sobre las obligaciones y responsabilidades que los transportistas deben cumplir para poder prestar el servicio, así como establece las infracciones y sanciones en las cuales puede incurrir en caso de incumplimiento de la ley y de su respectivo contrato, de forma que el transportista debe responder de forma penal o civil, o según amerite el caso; pero así como se establecen las responsabilidades y obligaciones de los transportistas de igual forma la ley regula las obligaciones que el usuario del transporte colectivo debe cumplir al hacer uso del servicio.

3.5.5 Concesiones de líneas, rutas y piqueras:

La ley regula que será una obligación del Estado de Panamá realizar una investigación a las personas individuales y jurídicas que presten el servicio de transporte colectivo para poder verificar si la concesión que el Estado les otorga es utilizada de forma productiva o no y al mismo tiempo llevar un control de las concesiones otorgadas por el Estado. Será el Estado el ente que se encargue de velar también porque los contratos de concesiones que se otorguen regulen todas las cláusulas de derechos y obligaciones inherentes a los transportistas con el fin de que estos no puedan ser tergiversados, malinterpretados, o declarados nulos; lo anterior con el fin de garantizar la seguridad y el bienestar de los usuarios del transporte colectivo.

3.5.6 Tarifas:

La ley indica que las tarifas serán establecidas por medio de la consulta de las autoridades provinciales del país, además de seguir las cláusulas establecidas en los contratos de concesiones respecto de la tarifa que se debe establecer; la tarifa se fijara también por el horario en que se preste el servicio, ya sea de día o de noche; las tarifas podrán estar sujetas a modificaciones si la población así lo exige, siempre y cuando se busque la equidad entre transportistas y usuarios.

3.5.7 Terminales y paradas:

Esta ley describe que será de interés público establecer las terminales de buses pertinentes en el país, así como las paradas que el transporte pueda realizar en el camino, de forma que quedan sujetos los transportistas a los cambios de paradas y terminales que el Estado pueda realizar en beneficio de la población. Este apartado de la ley regula también el hecho de que los transportistas puedan construir sus propias terminales siempre y cuando el Estado lo apruebe, y dichas terminales cuenten con las condiciones necesarias para que el usuario se sienta cómodo.

3.5.8 Medidas de seguridad, mantenimiento y renovación de equipos:

La ley establece que las personas que presten el servicio de transporte público tienen la obligación de velar porque sus unidades se encuentren en condiciones óptimas tanto internas como externas y así puedan prestar al usuario un servicio seguro; de igual forma se establece que los transportistas deben contar con la facilidad de poder brindarle mantenimiento y poder hacer reparaciones oportunas a sus vehículos, a modo de buscar la seguridad del pasajero; vehículos los cuales estarán sujetos a las inspecciones necesarias que el Estado determine, y en caso de que los vehículos no se encuentren en un perfecto estado, las personas que presten el servicio serán acreedores de diferentes multas, o incluso podrían incurrir en delito.

3.5.9 Servicios especiales de transporte:

La ley regula de una forma muy general el servicio de transporte colectivo que las empresas o el Estado pueden prestar de una forma particular a sus empleados, siempre y cuando este servicio se preste sin ánimo de lucro. De igual forma este apartado establece que el transporte colectivo de Turismo es regulado por un ente específico en el país de Panamá como lo es el Instituto Panameño de Turismo, el encargado de velar por la seguridad y el bienestar de quienes hagan uso de algún transporte colectivo de una forma turística.

3.5.10 Disposiciones finales:

La ley establece varias disposiciones finales a modo de velar por las obligaciones y derechos de las personas que presten el servicio de transporte colectivo; en su caso se establece que las relaciones laborales que se originen del servicio de transporte serán reguladas por la ley laboral del país como corresponde; se establece la obligación de los transportistas de contratar una póliza o seguro para beneficio de los usuarios; se establece la prohibición de radios y medios de contaminación auditiva dentro de las unidades de transporte colectivo; y por último regula que la desobediencia de esta ley panameña provocara la pérdida de certificado de operación de los vehículos.

3.6 Ley que regula el sistema nacional de transporte y crea la Dirección de Transporte (DINATRAN) y la Secretaria Metropolitana de Transporte (SMT), ley número 1590/00 de Paraguay.

Esta ley fue creada por el Congreso de la Nación de Paraguay el 16 de septiembre del año 2000 con el fin de poder establecer un sistema nacional de transporte en base a normativas descentralizadas en los diferentes niveles metropolitanos, municipales, departamentales y nacionales de Paraguay en la cual se regula también los pasajeros y cargas. Además, se regulan los siguientes aspectos:

3.6.1 Transportes:

Esta ley define y clasifica cada uno de los tipos de transportes que existen en el país con el fin de tener un mayor control sobre los mismos y de esta forma se preste un servicio de mejor calidad según el servicio que el usuario decida tomar, la clasificación es la siguiente:

- Servicio de transporte de pasajeros.
- Servicio de transporte público de pasajeros.
- Servicio de transporte público municipal de pasajeros.
- Transporte público metropolitano de pasajeros.
- Servicio de transporte público departamental de pasajeros.
- Servicio de transporte público nacional de pasajeros.

- Servicio de transporte internacional de pasajeros.
- Servicio de transporte de carga.
- Transporte privado.
- Servicio de transportes especiales.

3.6.2 Autoridad competente:

La creación de esta ley faculta al Estado de Paraguay para poder fundar la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) como ente encargado de velar por el cumplimiento de esta ley, el cual se encuentra en la jerarquía del organismo ejecutivo. La ley regula las funciones y atribuciones de una forma específica, que la Dirección Nacional de transporte tiene, de igual forma establece la forma en la cual está estructurada orgánicamente la DINATRAN y las funciones específicas de cada miembro. Esta ley faculta al Estado para la creación de la secretaria de transporte del área metropolitana de Asunción (SETAMA), la cual está encargada de velar por el cumplimiento de esta ley en municipios específicos del país de Paraguay; el trabajo de esta secretaria debe ser realizado en conjunto con DINATRAN; de igual forma esta ley se encarga de regular las funciones y atribuciones de la secretaria de transporte del área metropolitana de Asunción; por ultimo regula la estructura orgánica y autoridades de la secretaria.

3.6.3 Concesiones de servicios:

La ley establece que el Estado de Paraguay será el órgano encargado de otorgar concesiones a empresas que presten el servicio de transporte en el país siempre que se dé de una forma lícita y limitada y se cumplan con los requisitos que los órganos creados por esta ley exijan.

3.6.4 Infracciones y sus sanciones:

Esta ley describe de una forma muy específica las acciones que son consideradas como infracción para el Estado de Paraguay de conformidad con el tránsito y el transporte, y de una forma general el incumplimiento de esta ley misma, para lo cual la dirección nacional de transporte y la secretaria de transporte del área

metropolitana de asunción serán los encargados de establecer el tipo de multa que le será impuesta a los propietarios de vehículos que incurran en alguna infracción.

3.7 Ley de transporte terrestre del año 2008 de Venezuela.

Esta ley fue creada el ocho de Julio del año dos mil ocho por la Asamblea Nacional del Palacio Federal Legislativo de Venezuela; en base a la atribución que la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela le otorga a este organismo el hecho de poder dictar decretos con fuerza de ley. El decreto fue creado en base a consideraciones sobre la creación de un nuevo régimen jurídico referente al tránsito y transporte en el país en beneficio de las prioridades que la Constitución de Venezuela protege de una forma libre tanto en derechos como en responsabilidades. Dentro de los motivos de la creación de esta ley se encuentra el hecho de poder regular las diferentes instituciones que involucran al transporte, como lo es la infraestructura vial, el beneficio de la economía nacional de Venezuela sobre el transporte, las autoridades administrativas competentes en materia de Transporte, los beneficios, responsabilidades y derechos mínimos que se deben otorgar a los usuarios del transporte público, así como a la población en general de Venezuela, quienes hagan uso de las diferentes carreteras, autopistas y caminos del país, de una forma específica esta ley regula los siguientes aspectos:

3.7.1 Disposiciones fundamentales:

Se establece que el objeto principal de esta ley venezolana es la regulación de todo lo referente al transporte y tránsito en beneficio de la libre locomoción de toda la población dentro de los límites del país venezolano siempre que no se afecte a la economía nacional y se dé el debido aprovechamiento de la infraestructura vial con la cual cuenta el país. La ley describe que el Poder Público de Venezuela será el encargado de controlar las licencias de conducir que se emiten en el país, el control sobre los tipos de vehículos que circulan en el país, así como de la cantidad aproximada que circulen en beneficio de la infraestructura vial y para poder brindar el debido mantenimiento y conservación de las carreteras, autopistas y caminos de Venezuela, por último el Poder público será el encargado de velar por el debido

control de las tarifas que el transporte público cobre y las terminales que se hagan uso por los mismos.

3.7.2 Autoridad competente:

La ley determina de una forma específica que el “Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte Terrestre”, policías estatales, y policías municipales serán las autoridades competentes para velar por el cumplimiento de esta ley, autoridades que ejercerán su competencia bajo órdenes del Poder Público de Venezuela. De igual forma se hace ver que a nivel nacional por medio del órgano ejecutivo a través de los Ministerios de Infraestructura, Educación, Cultura, Deportes, y a través del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte; se ejercerá el poder y autoridad sobre todo lo referente a tránsito y transporte en Venezuela, además de brindar planes estratégicos para una adecuada educación vial para lo cual se enumera una serie de atribuciones que el Presidente de la República le otorga a los entes descritos anteriormente, así como se enumeran los recursos económicos con los cuales contarán para su debido funcionamiento; por último se describe la estructura orgánica que tendrá la autoridad competente, y las funciones específicas los mismos.

3.7.3 Tránsito terrestre:

Este apartado de la ley regula cuatro instituciones diferentes, las cuales son:

- **Registro de vehículos y conductores:** Se establece que será una obligación del Poder público, llevar un registro de todos los vehículos y conductores que se encuentren en el país, para lo cual esta función será descentralizada para un mejor funcionamiento.
- **Vehículos:** Se indica que el Poder Público podrá realizar inspecciones a los vehículos en el país, a fin de verificar que estos se encuentren en perfectas condiciones mecánicas, especialmente a los vehículos que prestan el servicio de transporte público, con la finalidad de evitar accidentes de tránsito, así mismo se describe la obligación que tienen los propietarios de vehículos de contratar

pólizas de responsabilidad civil, y contar con la debida documentación que identifique a sus vehículos.

- **Licencias:** Se establece que para que una persona individual pueda conducir un vehículo dentro del país de Venezuela este debe contar con una licencia de conducir, para lo cual en la ley se describen una serie de requisitos y condiciones para poder optar a la misma, así como el trámite a realizar.
- **Obligaciones de los conductores:** Se describen de una forma muy específica todas las obligaciones con las cuales debe cumplir un conductor de un vehículo en Venezuela, esto con el fin de proteger el bienestar común del resto de la población.
- **Seguridad y educación vial:** El poder público, reconoce que es su obligación el poder garantizarle seguridad a cada conductor de vehículos terrestres en el país con el fin de salvar y guardar su integridad física, ya sea con la señalización adecuada en caminos y carreteras o con la extinción de obstáculos peligrosos para los conductores; por ultimo será obligación del poder público el garantizar la educación vial a la población infantil y mayor.

3.7.4 Transporte terrestre:

La ley indica que este apartado regula a los transportes de pasajeros y a los transportes de carga, por lo que el ente principal a cargo de velar porque se cumpla esto es el Poder Público, a través del Ministerio de Infraestructura, de igual forma se encargara de velar porque se cumplan convenios y acuerdos internacionales sobre transporte, este apartado regula lo siguiente:

- **Servicio de transporte público de pasajeros:** Se establece que el servicio de Transporte puede ser prestado tanto por autoridad competente del Poder Público como personas individuales o jurídicas ajenas al Gobierno de Venezuela, y se regulan las obligaciones que tiene los pasajeros y las personas que prestan el

servicio de transporte, de las cuales las principales son el pago de tarifas justas, la prestación de un servicio adecuado, mantener un comportamiento adecuado al momento de hacer uso del servicio de transporte; ya sea que el servicio de transporte se preste por medio de buses o taxis; y siempre estarán sujetos a fiscalización por parte de autoridad competente.

- **Servicio de transporte de carga:** Este apartado de la ley regula todo lo referente al transporte que presta el servicio de carga, tanto los requisitos de dimensiones, así como los requisitos con los cuales debe cumplir la carga que es transportada, de igual forma este tipo de transporte estará sujeto a fiscalización.
- **Servicios conexos al transporte:** La ley establece que el servicio de transporte se coadyuva de varios factores externos como lo son terminales de buses, señalización de carreteras, turismo, encomiendas, escuelas de automovilismo, estacionamientos y grúas; factores que de igual forman son regulados por esta ley.

3.7.5 Infraestructura vial:

Se hace necesario para el país de Venezuela que esta ley regule lo referente a la adecuada infraestructura vial del país en beneficio de quienes hacen uso diario de las carreteras, caminos y autopistas del mismo; así como se hace necesario un mantenimiento y conservación de esta infraestructura, el Poder Público a través de esta ley establece un mecanismo único de recaudación de fondos económicos que van destinados únicamente a infraestructura vial en el país; de igual forma se establece que el Poder público será el encargado de fiscalizar el tránsito y el transporte en el país en beneficio de la recaudación económica para la infraestructura vial, así como el destino de esta debe ser utilizado para el mantenimiento y el hecho de preservar carreteras, puentes, túneles, autopistas y demás figuras de infraestructura vial en Venezuela. Por ultimo en este apartado, esta ley faculta al poder público poder crear una ley específica que se refiera al tema de concesiones las cuales se pueden otorgar a empresas que deseen prestar el servicio

de transporte colectivo en el país siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos en la misma ley.

3.7.6 Infracciones y sanciones administrativas:

Se establecen infracciones con sanciones económicas específicas, las cuales van dirigidas a pilotos y personas que presten el servicio de transporte colectivo en Venezuela; sanciones que en general buscan salvaguardar la vida de la población venezolana que circule en las diferentes carreteras y autopistas del país; la cantidad de la sanción va depender de la infracción que se cometa lo que puede corresponder desde una licencia vencida hasta el hecho de encontrarse involucrado en accidentes de tránsito, cabe resaltar que las infracciones de esta ley son muy variadas y específicas para diferentes hechos que se puedan dar al momento de circular con un vehículo en el país. También existen infracciones las cuales son sancionadas con suspensión de licencia de conducir, pero dependerá de la gravedad del asunto. También una serie de artículos describen la responsabilidad civil que una persona llega a tener con otra o ya sea con el poder público para poder resarcir daños ocasionados por un accidente de tránsito en el cual esta persona estuvo involucrada, y se tendrá que poner a disposición del poder público y seguir un estricto procedimiento administrativo para poder llevar a cabo el resarcimiento en mención. Por último este apartado establece que en el caso de que se diere un accidente de tránsito o algún hecho del cual provinieren responsabilidades penales referentes al tránsito y transporte terrestre, se debe seguir con los procedimientos establecidos en las leyes penales venezolanas.

3.8 Ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, decreto 477 de El Salvador.

Esta ley fue creada el diecinueve de octubre del año mil novecientos noventa y cinco por la asamblea legislativa de la república de El Salvador en base a las consideraciones de que en el país no existían normativas legales que regularan todo lo referente a transporte y las instituciones que conlleva puesto que el país únicamente contaba con un reglamento general de tránsito, pero fue emitido en el

año de mil novecientos cuarenta y seis, lo cual lo hace obsoleto con las necesidades que presentaba el país al momento de crear una nueva ley de transportes. Su objetivo principal es regular todo lo referente al régimen de transporte, tipos de vehículos, tipos de transporte, tránsito, seguridad vial, estacionamientos, protección al medio ambiente, rutas, señalización y por último las infracciones, por lo que esta ley se divide de la siguiente forma:

3.8.1 Tipos de vehículos:

Este apartado de la ley establece los tipos de vehículos que serán regulados por la misma, como lo son de tracción de motor, humana y animal, ya sean vehículos livianos o pesados, y se deja un margen para poder regular vehículos de tecnología diferente que puedan surgir en un futuro; de igual forma se define de una forma muy específica las medidas y dimensiones que los vehículos deben tener, así como los detalles mecánicos y estéticos de los mismos; y por último en este mismo apartado la ley establece que ningún tipo de vehículo debe tener sobrecarga, especialmente los vehículos que se utilicen para la prestación de servicio de transporte colectivo.

3.8.2 Registro y control de vehículos:

La ley indica que el ente encargado de tener un registro de cada vehículo que circula en el país será el Vice ministerio de Transportes del Gobierno de El Salvador, a través de su Dirección General de Tránsito, además se establece que dicho registro deberá ser público para cualquier persona. Para su registro se indican una serie de requisitos que se deben presentar a la autoridad competente, así como los pasos que se deben seguir.

3.8.3 Vehículos privados:

Se precisa que los vehículos de transporte individual de pasajeros así como los vehículos que sean propiedad del Estado de El Salvador, tendrán prohibido prestar el servicio de transporte colectivo, y únicamente podrán circular en el país para los fines de cada uno de ellos, con las respectivas placas que los identificarán.

3.8.4 Transporte colectivo:

Este apartado de la ley regula exclusivamente la prestación del servicio de transporte colectivo siempre que sean autobuses, microbuses, o cualquier otro tipo de vehículo siempre que llene los requisitos de la ley y de la autoridad competente; el servicio de transporte colectivo podrá ser prestado de una forma libre y publica o de una forma expresa en el cual debe existir un convenio para que el viaje se haga sin paradas. Ya que existe un registro de vehículos en el Vice ministerio de transportes de El Salvador, la ley indica que cualquier persona individual o jurídica que quiera prestar un servicio de transporte colectivo sea cual sea la modalidad debe registrar su vehículo y la persona que conducirá dicho vehículo, esto para tener un control sobre cada piloto, además se establece que vehículos de livianos, pick ups y moto triciclos podrán prestar el servicio de transporte colectivo selectivo, pero de igual forma deberán prestar toda la documentación correspondiente al vice ministerio de transportes; de forma que quedan sujetas todas las personas que presten el servicio a cualquier tipo de fiscalización en sus vehículos, especialmente en el sentido mecánico, y de capacidad de usuarios a quienes se les deba prestar el servicio, para no poner en riesgo la vida de la población.

3.8.5 Infraestructura vial:

Esta ley exige que el sistema vial se divida en vías especiales, primarias y secundarias, tanto para el área urbana como para el área rural, en beneficio de los conductores y peatones del país; de igual forma se establece que para la creación de una nueva vía o nuevas obras de infraestructura vial se deben hacer consultas a profesionales de ingeniería por parte del Estado de El Salvador.

3.8.6 Terminales:

La ley indica que por medio la autoridad competente de transportes como lo es la dirección general de transportes, a través de las municipalidades del país, deberán verificar, controlar y registrar cada terminal de buses, así como las paradas que el transporte colectivo realice, los cuales deben contar con las condiciones de

infraestructura adecuadas en beneficio de los usuarios y de las demás personas que transiten en las diferentes carreteras o caminos.

3.8.7 Permisos de transporte:

Esta ley establece de una forma específica que las personas individuales o jurídicas que presten el servicio de transporte libre y público por medio de autobuses o microbuses deberán contar con el permiso y concesión necesaria por el vice ministerio de transportes de El Salvador, la cual tendrá una vigencia de diez años, de una forma que puede ser renovable.

3.8.8 Tránsito:

La máxima autoridad de transportes y tránsito en el país de El Salvador será el vice ministerio de transportes, el cual se coadyuvará por la dirección general de transportes, la división de tránsito terrestre de la policía nacional civil y municipalidades para poder lograr un tráfico fluido en el país tanto en áreas urbanas como rurales; de igual forma se verificará el tráfico fluido en carreteras, caminos y autopistas que se encuentren en el interior del país. Esta ley establece una serie de obligaciones y prohibiciones que tanto conductores y peatones deben cumplir al momento de transitar con el fin de poder evitar el entorpecimiento y obstrucción vehicular, las cuales únicamente podrán desobedecer vehículos de policía nacional civil, vehículos presidenciales, y vehículos hospitalarios. Este apartado establece normas generales para:

- **Conductores:** Establece las velocidades que deben conducir los vehículos, así como algunas normas generales de tránsito que los conductores deben seguir como lo son los lugares en los cuales está permitido rebasar y la forma en que se debe hacer, la obligación de los conductores de indicar las maniobras que realizarán, se regulan aspectos sobre los exámenes a los cuales deben someterse los conductores para obtener su licencia así como aspectos sobre su cancelación o suspensión por el mismo órgano que las emite el cual es el vice ministerio de transportes, se regula la fiscalización a los conductores sobre sus

vehículos de una forma mecánica y sobre ellos mismos para que no conduzcan bajo efectos de alcohol o algún otro estupefaciente.

- **Peatones:** Se define al tipo de personas que serán consideradas como peatones, quienes tendrán preferencia de paso en algunos sectores, pero depende de la infraestructura vial en la que se encuentren, por ello se obliga a los peatones a transitar por las aceras de la población; a pesar de no contar con vehículo, la ley establece que los peatones también pueden ser objeto de infracción.

3.8.9 Seguridad vial:

Sera una obligación del Estado de El Salvador velar por la seguridad de las personas que hagan uso de la infraestructura vial en el país por lo que el vice ministerio de transportes se encargara de velar porque la misma se encuentre en perfecto estado de funcionamiento con la cooperación de la unidad de ingeniería de tránsito del Estado de El Salvador, de igual forma será obligación del Estado contar con la señalización de tránsito que se adopte por acuerdos y convenios a los cuales el país este suscrito y por último se establece la obligación de los pilotos de respetar y obedecer las señales de tránsito antes mencionadas así como el hecho de contar con mecanismos de seguridad dentro de sus vehículos como luces adecuadas, extintores, cinturones de seguridad y bolsas de aire.

3.8.10 Accidentes:

La ley establece la obligación que tiene la dirección general de tránsito de llevar un registro estadístico de todos los accidentes automovilísticos que ocurran en el país, de igual forma los talleres mecánicos estarán obligados a llevar un registro de todos los vehículos que reparen y tengan conocimiento que estuvieron involucrados en un accidente de tránsito, registros que debe dar a conocer a la autoridad policial o judicial que se lo exija de lo contrario este incurría en una infracción sancionada con multa, por ultimo este apartado establece que faculta al Estado para crear una ley de procedimientos especiales sobre accidentes de tránsito la cual será utilizada al momento de existir un hecho de tránsito.

3.8.11 Protección al medio ambiente:

Este apartado es beneficioso para el medio ambiente del país de El Salvador ya que obliga a que todas las personas propietarias de un vehículo cuenten con mecanismos en el mismo que reduzcan emisiones de gases, y el exceso de agentes tóxicos para el medio ambiente, de igual forma obliga a los pilotos a que sus vehículos se encuentren en perfecto estado mecánico para que se pueda evitar la contaminación auditiva por medio de ruidos innecesarios que el vehículo pueda emitir, incluso se prohíbe la contaminación visual por medio de letreros que sean ofensivos para la población, y por último se establece la obligación de los pilotos de evitar la contaminación ambiental por el hecho de evitar lanzar basura en la vía pública.

3.8.12 Infracciones y sanciones:

Esta ley establece que se podrá incurrir en infracción ya sea por una acción u omisión en la cual se recaiga de una forma en la cual el vice ministerio de transportes de El Salvador podrá descentralizar su función de sancionar a pilotos a través de la división de tránsito de la policía nacional civil, para lo cual la ley crea un cuadro comparativo en el cual se hacen ver de una forma muy detallada los tipos de infracciones en los que se puede incurrir ya sean leves, graves y muy graves, así como la sanción económica que se impondrá que va desde mil ciento cuarenta y tres dólares hasta cinco mil setecientos catorce dólares.

3.9 Ley general de transporte, ley No. 165 de Bolivia.

Esta ley fue creada el dieciséis de agosto del año dos mil once por la asamblea legislativa plurinacional de Bolivia y el presidente constitucional Evo Morales, con el fin de regular los temas técnicos, económicos sociales y organizacionales de todos los medios de transporte que existen en el país de Bolivia ya sean estos terrestres, marítimos o aéreos; bajo la jerarquía de la Constitución de Bolivia y de acuerdos y convenios internacionales a los cuales este país este suscrito. Esta es una ley muy completa que regula los siguientes aspectos para todo tipo de transporte:

3.9.1 Principios:

Garantiza una serie de principios que deben ser cumplidos al momento de que un usuario decida abordar cualquier medio de transporte en el país, estos principios son: accesibilidad, calidad, continuidad, eficacia, eficiencia, participación y control social, seguridad, sostenibilidad, transparencia y universalidad. Por ultimo esta ley deja un apartado especial para una serie de artículos que se encargaran de velar por la protección del medio ambiente y la adecuada estructura vial, como principios de vida de la población de Bolivia.

3.9.2 Autoridad competente:

Se establece que la autoridad encargada de velar por un transporte integro en Bolivia será el organismo ejecutivo, pero si es cierto esto, no se establece la creación de una entidad especifica bajo el mando de este organismo que se dedique únicamente al tema de transportes. Se establece que la competencia se dividirá por nivel central, departamental, municipal y comunal, cada nivel jerárquico tendrá a un representante del organismo ejecutivo, para que este pueda velar por el cumplimiento de esta ley, para lo cual la misma le confiere ciertas atribuciones y facultades en beneficio del cumplimiento de su deber; estos representantes del organismo ejecutivo de una forma general tendrán la función normativa, reguladora, supervisora y fiscalizadora del transporte en general siempre que se cumplan con las jerarquías a sus superiores además deben contar con registros de los vehículos que circulan en el país. De cierta forma el organismo ejecutivo descentraliza todas sus funciones y potestades hacía sus representantes en materia de transportes, puesto que incluso se les delega la función de poder resolver conflictos de forma administrativa, función que en otros países se concentra en el nivel central de la autoridad competente.

3.9.3 Protección de los derechos humanos:

De una forma general esta ley regula la protección de derechos inherentes a la persona, tanto de quienes hacen uso del transporte, así como de las personas que prestan el servicio del transporte, para que exista armonía al momento de hacer uso de él. Y es el caso que en el mismo apartado se establecen las infracciones que se

pueden cometer de una forma muy general y el tipo de multa que conlleva cada infracción, de una forma en la cual el bien jurídico tutelado son los derechos humanos.

3.9.4 Tarifas:

Ya que existen autoridades competentes en cada nivel jerárquico del país de Bolivia, se establece que estas serán las encargadas de propiciar un periodo de tiempo en el cual se indica la tarifa que los diferentes medios de transporte deben cobrar, siempre que las circunstancias que llevaron a tomar la decisión de que tarifa establecer no cambien, de igual forma para que estas tarifas se respeten, la ley establece una cantidad de principios que los usuarios y transportistas deben cumplir; de las cuales sobre sale un principio el cual es el cobro de tarifas solidarias, que va dirigido a personas con discapacidades o personas de la tercera edad.

3.9.5 Infraestructura:

Esta ley es minuciosa al momento de establecer las instituciones de derecho que se regularan en este apartado de la misma, ya que establece que tener una infraestructura vial para todos los medios de transporte es de necesidad y utilidad pública, lo que incluye, estaciones, carreteras, autopistas, caminos, vías férreas, aeropuertos, y demás obras de infraestructura las cuales involucren a los medios de transporte; esta ley indica que el hecho de preservar y darle mantenimiento a la infraestructura vial así como la creación de nuevas obras, recaerá en todos los sectores públicos del gobierno y se le dará intervención al sector privado de Bolivia para que la misma infraestructura no se desvanezca y caiga en deterioro.

3.9.6 Tipos de transporte:

La ley indica la definición del servicio de transporte para el país, en la cual son elementos principales el servicio y la retribución por el servicio, de este modo enumera las dos principales clases de transporte, las cuales son:

- **Transporte público:** Que será el transporte que cualquier persona del país de Bolivia podrá utilizar, será un servicio de interés público sin restricción alguna.
- **Transporte privado:** Será el transporte de índole propio, las personas que utilicen un vehículo serán propietarias del mismo, o bien se presta el servicio de transporte, pero no será público.

3.9.7 Prevención de accidentes:

Este apartado de la ley va dirigido especialmente para el transporte público o colectivo por lo que obliga al Estado y sus poderes a tener programas de prevención de accidentes, con una índole de promoción en el país. De igual forma esta ley obliga al Estado boliviano a investigar los accidentes que ocurran en su territorio, con el fin de realizar planes de mejora de acción y toma de decisiones en medidas de seguridad con el objetivo de evitar futuros accidentes.

3.9.8 Desastres:

Dentro de las regulaciones de esta ley, se obliga al Estado a contemplar la gestión de riesgo de desastres, que de una forma u otra afecta a todo tipo de transportes en el país, y ya que la autoridad competente en materia de transportes se encuentra descentralizada en este país, el Estado los obliga a contar con un plan de contingencia en caso de que suceda algún tipo de desastre basado en zonas vulnerables en cuanto a infraestructura vial.

2.9.9 Transporte internacional:

El país de Bolivia reconoce el transporte internacional a través del apartado de esta ley con el objetivo de asegurar una adecuada economía para el país, para lo cual crea una serie de principios que los transportistas deberán seguir en beneficio del país. Este apartado de la ley reconoce que es deber del país de Bolivia respetar los acuerdos y convenios en materia de transporte a los cuales este suscrito.

3.9.10 Educación:

Es fundamental para esta ley que todos los transportistas cuiden la infraestructura vial de Bolivia así como sepan el uso que se le debe dar a esta en beneficio del bienestar común, la ley establece que será deber del Estado promover la educación vial y promover el control social sobre los transportes con la promoción de programas especiales de educación sobre transportes, planes y proyectos, además de la ayuda de la autoridad competente por medio de sus representantes en cada lugar del país, finalmente el Estado podrá pedir ayuda a los medios de comunicación para que de una forma masiva se promueva la educación sobre transportes en el país.

3.9.11 Medio ambiente:

Esta ley indica de forma específica que todos los medios de transporte, construcción de infraestructura vial y de transportes, y demás instituciones que tengan relación con los medios de transporte en el país, deberán regirse por las leyes ambientales de Bolivia a modo de que no se violenten los derechos de la naturaleza y el medio ambiente, de forma que el Estado de Bolivia debe velar por el cumplimiento de esta normativa.

3.9.12 Seguros:

Sera de fuerza obligatoria que toda persona que haga uso de un medio de transporte ya sea de forma pública o privada contrate un seguro, es un requisito indispensable para la libre circulación en Bolivia; además los organismos que realicen obras públicas en mejora de la infraestructura de transportes deberán contratar seguros de vida tanto para sus trabajadores como para las personas que circulen en las cercanías de esta obras; de forma que estas últimas personas deberán sujetarse a toda la legislación pertinente a seguros en el país.

3.9.13 Derechos y obligaciones:

En beneficio de la población bolivariana esta ley establece una serie de derechos y obligaciones que tanto las personas que hagan uso del transporte público o privado, y de quienes presten el servicio de transporte deben cumplir, derechos y

obligaciones sobre: la no discriminación, tratos respetuosos, seguridad, servicios eficientes y confiables, horarios, equipaje, tarifas, individualización de personas, bebidas alcohólicas, obediencia de lugares designados, y demás derechos y obligaciones que tengan relación con la prestación del servicio de transporte, especialmente para personas discapacitadas y de tercera edad.

3.9.14 Modalidades de transporte:

La ley indica desde el principio de la misma que se encargará de regular todos los medios de transporte en el país, toda su normativa será aplicable para medios de transporte aéreos, marítimos, y terrestres. Por lo anterior en este apartado la ley contempla una serie de artículos dedicados a cada medio de transporte de una forma específica, pero de forma general regulan los mismos aspectos ya descritos anteriormente, por lo que en cuanto a servicios de transporte colectivo, todas las instituciones descritas aplican a la misma,

3.9.15 Régimen sancionatorio:

La ley establece una serie de infracciones y sanciones que están descritas de una forma detallada, en su mayoría dirigidas a la prevención de accidentes, y el cumplimiento de los derechos y obligaciones de los usuarios de transporte colectivo y de quienes presten el servicio.

3.10 Ley de transporte terrestre, decreto número 155-2015 de Honduras.

Esta ley fue publicada en la Gaceta de la república de Honduras el treinta de marzo del año dos mil dieciséis, decreto creado por el congreso nacional de la república de Honduras en base a las consideraciones de que era deber del Estado poder crear los instrumentos necesarios para el adecuado funcionamiento de los servicios públicos en el país; además se consideró que la población exige que tanto los servicios centralizados y los descentralizados sean de buena calidad; y ya que existían leyes de transportes en el país, pero estas no se adecuaban a la realidad de Honduras, como facultad que el congreso nacional de Honduras tiene, creo esta ley acorde a las necesidades del país. Esta ley tiene como finalidad el regular todo lo referente al

servicio de transporte terrestre público o colectivo, de una forma en la cual se vele por el respeto a los derechos humanos inherentes a una persona cuando esta haga uso de un servicio de transporte público colectivo. Por lo anterior la ley regula los siguientes aspectos:

3.10.1 Autoridad en materia de transporte:

Esta ley abre paso a la creación del instituto hondureño del transporte terrestre bajo el cargo de la secretaria de Estado en los despachos de infraestructura y servicios públicos de forma que esta entidad se encontrara descentralizada para su mayor rendimiento en las regiones y departamentos de Honduras, así mismo este apartado de la ley regula, que será este instituto el encargado de velar por el cumplimiento de esta ley, para lo cual faculta al Estado de Honduras la creación del reglamento interno de esta entidad. Además de lo anterior, la ley regula otros aspectos básicos de la autoridad competente como lo son sus principios, sus obligaciones, atribuciones y principalmente su estructura orgánica, ya que se hace ver que el instituto tendrá su propia comisión directiva del transporte terrestre, consejo asesor del transporte terrestre, inspectora general del transporte terrestre y su escuela nacional del transporte terrestre; de forma que este último hay que resaltarlo, ya que Honduras es uno de los pocos países en Latinoamérica que cuenta con una escuela nacional de transporte terrestre la cual está enfocada en la formación y capacitación dirigida a los pilotos que se dedican a la prestación del servicio colectivo de transporte.

3.10.2 Prestación del servicio de transporte terrestre:

Esta ley indica una definición breve de los elementos que involucran la prestación de un servicio de transporte terrestre, ya sea este de personas o de carga, en la cual se involucra una tarifa y la obligación que una persona individual o jurídica, parte del Estado o ajena al mismo de transportar a una persona o una carga, siempre y cuando exista una concesión otorgada por el poder ejecutivo de por medio. Es importante resaltar que esta ley regula la antigüedad de los vehículos que pueden prestar el servicio de transporte público, ya que se enumera la antigüedad que cada

tipo de vehículo debe tener para poder otorgarle la autorización de prestar el servicio. En este apartado también se establece la obligación que tienen las personas que prestan el servicio de transporte colectivo de contar con un seguro que responda por los daños a terceros en caso de que se dé un accidente de tránsito; de igual forma este apartado reconoce los acuerdos y convenios internacionales en materia de transportes y tránsito a los cuales el país está suscrito y debe respetar. Este apartado en la mayoría de sus artículos establece una serie de obligaciones que emanan de la autorización que el Estado de Honduras otorga por medio de concesiones a las personas que quieran explotar el tema del servicio de transporte colectivo, principalmente establece obligaciones como el hecho de tratar a los usuarios del servicio colectivo de una forma adecuada en la cual no se violenten sus derechos humanos, tampoco se violente la integridad física o intelectual del usuario, de igual forma se establece que un taller adecuado debe certificar al Estado el perfecto funcionamiento de las unidades de transporte colectivo para que este pueda prestar el servicio, esto como parte de las obligaciones de conservar una concesión. Por último, este apartado de la ley establece una serie de tipos de vehículos que podrán prestar el servicio de transporte colectivo como lo son: urbano, interurbano, taxis, moto taxis, moto carga, carga, internacional, y algunas normas que se deben seguir por quienes presten servicio de carga.

3.10.3 Tarifas:

Como parte de las obligaciones de las personas que presten el servicio de transporte colectivo en Honduras dentro de los requisitos que se deben consignar al Estado para poder otorgar una concesión se encuentran datos como nombre del titular de derecho, rutas, horarios, y principalmente las tarifas que se le cobrarán a los usuarios por el uso del transporte, dicha tarifa será fijada por la autoridad competente en base a estudios socio económicos que serán realizados en base a los aspectos técnicos de la prestación del servicio de transporte colectivo

3.10.4 Obligaciones:

Ya que esta ley exige demasiados requisitos a las personas que prestan el servicio de transporte colectivo a través de su autoridad competente tal y como lo es el uso de uniforme a de los pilotos, licencia obligatoria, aprobar cursos de la escuela nacional de la autoridad competente, portar identificación visible, y actuar de una forma moralmente adecuada; también existe un apartado del decreto que exige a los usuarios cumplir con algunas obligaciones para una eficaz prestación del servicio, como lo es el pago del servicio, el comportamiento adecuado siempre que se atienda a normas de respeto y ética. De igual forma se establece una serie de obligaciones que los concesionarios deben cumplir en beneficio de las personas que explotan el servicio de transporte colectivo, de modo que todas las partes tengan un beneficio de esta institución y exista la equidad e igualdad en el servicio.

3.10.5 Servicios conexos al transporte colectivo:

La ley define a los servicios conexos del servicio como lo son las terminales de buses, estacionamientos, paradas en ruta; la ley indica que todo tipo de servicio conexo al transporte colectivo deberá contar con las medidas mínimas de seguridad e higiene para los usuarios, así como algunos otros requisitos que dignifiquen los derechos humanos de una persona.

3.10.6 Infracciones y sanciones:

Este apartado de la ley va dirigido especialmente para pilotos del servicio de transporte colectivo, ya que indica una definición de infracción por medio de la acción u omisión en contra de esta ley ya sea que esta se dé de una forma leve, grave, o muy grave, para lo cual esta ley enumera una serie de acciones que constituyen infracción. Las principales acciones constitutivas de infracción son actos como licencias falsificadas, enajenación de concesiones, alcoholismo, vehículos sobrecargados, exceso de velocidad y principalmente las faltas a los derechos humanos de una persona. Por lo anterior la mayoría de sanciones serán del tipo económicas como lo son las multas, las cuales oscilan entre un octavo de salario mínimo hasta dos salarios mínimos.

3.10.7 Seguridad en el transporte colectivo:

Esta ley es una de las pocas a nivel latinoamericano que regula la creación de una institución como lo es el sistema nacional de seguridad del transporte público terrestre, bajo el cargo del consejo nacional de defensa y seguridad de Honduras; institución que se encargara de velar por la seguridad de posibles delitos que se quieran cometer en contra de la integridad física de los usuarios del transporte colectivo, concesionarios y los pilotos que prestan el servicio, de igual forma este apartado establece la creación de una unidad especial del ministerio público hondureño que se encargue de perseguir delitos referentes al transporte colectivo.

3.11 Ley general de transporte terrestre, ley número 524 de Nicaragua.

Esta ley fue publicada en el diario La Gaceta de Nicaragua el catorce de abril del año dos mil cinco, disposición normativa que fue dictada por la asamblea nacional de la republica de Nicaragua, la cual tiene como objetivo el regular el servicio de transporte colectivo de personas y de cargas o bienes, así como tener el control sobre las concesiones y licencias que el Estado de Nicaragua otorga a las personas individuales o jurídicas que quieran prestar el servicio; por lo anterior esta ley enumera una serie de principios para su cumplimiento, dentro de los cuales destacan justicia, igualdad, seguridad y valores morales, por lo anterior esta ley regula los siguientes aspectos:

3.11.1 Clasificación del transporte terrestre:

Esta ley indica el tipo de transportes terrestres que están permitidos en el país y sus modalidades, dentro de los cuales se regula el transporte nacional, transporte internacional, transporte de pasajeros, transporte de animales vivos, transporte de carga, transporte mixto, transporte de turismo, transporte especial, transporte escolar, transporte de personal.

3.11.2 Transporte de pasajeros:

Este apartado de la ley establece las normas principales que se deben seguir en el cumplimiento de una adecuada prestación del servicio de transporte colectivo, dentro

de las cuales destaca la clasificación del transporte según el lugar en el cual se preste el servicio, ya sea dentro de un municipio, diferentes municipios, o incluso en diferentes departamentos; de igual forma se establece la clasificación del transporte por la calidad que se presta, desde un transporte colectivo simple, hasta una prestación de servicio de primera calidad. En este apartado se establece la obligación de contar con una póliza de seguro para daños a terceros, por quienes presten el servicio de transporte colectivo. Y por último se establece la autoridad que las municipalidades tendrán sobre el transporte colectivo a modo de controlar la oferta y demanda de las mismas, para que no exista la competencia desleal, y de este modo las unidades de transporte colectivo presten un servicio de calidad.

3.11.3 Competencia:

La autoridad competente en materia de transportes en Nicaragua es el ministerio de transporte e infraestructura en base a la regulación legal de esta normativa, será el ente encargado de ejercer autoridad a nivel nacional y de la misma forma descentraliza su autoridad a las municipalidades y algunos representantes para que se ejerza la competencia en el interior del país. De igual forma esta normativa establece que el consejo nacional de transporte terrestre coadyuvare al ministerio de transporte e infraestructura para velar por el estricto cumplimiento de esta ley y para tener un control en el interior del país, este consejo descentraliza su autoridad por medio de consejos municipales de transporte terrestre; este apartado enumera la serie de facultades y obligaciones que tienen estos entes para poder ejercer su competencia.

3.11.4 Concesiones:

Este apartado de la ley regula todo lo referente a las concesiones que el Estado de Nicaragua puede otorgar a las personas que quieran prestar el servicio de transporte colectivo siempre que este último cumpla con las condiciones y requisitos que el Estado le imponga, principalmente datos de ruta, horario e itinerario; se establecen los precios de las concesiones así como la autoridad competente que la puede otorgar, además de esto se establece una serie de obligaciones que los prestadores

del servicio deben cumplir para poder conservar las concesiones otorgadas, obligaciones que son de beneficio para la población de Nicaragua ya que son enfocadas en la satisfacción del usuario del servicio.

3.11.5 Terminales de pasajeros:

Se establece que el ministerio de transportes e infraestructura será el ente encargado de velar por la autorización de la construcción de terminales de pasajeros en base a que la infraestructura vial debe ser adecuada para la prestación del servicio y para los usuarios del servicio de forma en que estas deben ser higiénicas, cómodas y seguras, con la finalidad de buscar el interés por los derechos dignos de una persona.

3.11.6 Servicios auxiliares:

Nicaragua es uno de los pocos países a nivel latinoamericano que regula servicios auxiliares derivados de accidentes de tránsito, puesto que estos servicios deberán ser prestados por el Estado, sin cobro alguno, de los cuales establecen los servicios de tracción y grúas, equipos de maniobra de salvamento, depósitos de vehículos accidentados, y servicios de fiscalización de los vehículos que presten el servicio de transporte colectivo con el fin de prevenir accidentes de tránsito.

3.11.7 Inspección y vigilancia:

El ministerio de transporte e infraestructura es un ente fiscalizador de los prestadores del servicio de transporte colectivo, por lo tanto solicitará informes a quienes cuenten con una concesión otorgada por el mismo, de forma que se vigile la adecuada prestación del servicio, además por medio de sus órganos descentralizados y con apoyo de los consejos municipales de transporte terrestre se podrá inspeccionar a las unidades que presten el servicio de forma que se pueda velar por las características de higiene, comodidad y seguridad que se le deben prestar a los usuarios como condiciones dignas en respeto de sus derechos humanos.

3.11.8 Sanciones:

Como último apartado de esta ley se establece la autoridad que el ministerio de transporte e infraestructura tiene a través de las municipalidades del país, de poder otorgar sanciones como amonestaciones, multas y suspensión y cancelación de licencias a prestadores del servicio de transporte colectivo ya sea por el incumplimiento de esta ley de forma leve, grave o incluso muy grave de acuerdo a consideraciones de la autoridad competente.

CAPÍTULO IV

PRESENTACIÓN, ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

4.1 Presentación y análisis de resultados.

El estudio realizado anteriormente abarca todos los componentes y elementos necesarios para determinar la necesidad de una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo en Guatemala, a partir de la escasa regulación legal que se tiene en el país en esta materia, y ya que la que se tiene no se ajusta a la realidad que vive el país hoy en día; provoca anarquía y desorden en el transporte colectivo en Guatemala así como en los servicios conexos que se derivan de este, por ello se recabo información bibliográfica de diferentes fuentes, así como información de legislación guatemalteca y legislación internacional en materia de transportes, la cual se analiza e interpreta de la forma siguiente:

La ley es una normativa jurídica emitida por el Congreso de la República de Guatemala, la cual para su vigencia en el país debe cumplir con una serie de pasos establecidos por la Constitución Política de la República; la ley se encarga de regular de forma obligatoria ante la sociedad lo referente a cualquier materia que necesite control en el país, del mismo modo que el incumplimiento de esta normativa lleve consigo una sanción para que no exista la anarquía en el país, y se logre mantener el orden, la seguridad, el bienestar social y la paz sin olvidar la soberanía del pueblo. En materia de transportes la Constitución Política de la Republica vigente como carta magna en el país establece de una forma muy general en su artículo ciento treinta y uno la protección que el Estado debe brindarle al servicio de transporte comercial por la importancia económica que tiene en el país, el mandato protege todo tipo de transporte terrestre, acuático y aéreo; también protege las terminales de los transportes descritos anteriormente, y establece la obligación que tiene el Estado de autorizar o no a cualquier persona la explotación del servicio de transporte comercial.

Previo al mandato constitucional descrito anteriormente en el año de mil novecientos cuarenta y seis se creó el decreto número doscientos cincuenta y tres que es la ley de transportes vigente en el país, más no es positiva puesto que esta ley no se ajusta a la realidad que vive el país en materia de transportes por lo que no se aplica; basta con mencionar que esta ley únicamente cuenta con un total de diecisiete artículos que regulan de una forma muy general lo que era el inicio de la era de transportes de motor en Guatemala puesto que aun regula el transporte de tracción animal, así mismo solo se establecen algunas definiciones y clasificación de transporte que podrá circular por Guatemala, y cabe resaltar que en la actualidad el servicio de transporte colectivo se presta incluso por medio de moto triciclos.

Posteriormente tuvieron que pasar cuarenta años para que se crearan otras normativas legales que regularan algunos aspectos del servicio de transporte colectivo, pero no tienen fuerza de ley puesto que únicamente son reglamentos emitidos por varios presidentes de la república, y algunos ministerios del Organismo Ejecutivo. En el año de mil novecientos noventa y cuatro se crea el reglamento para el control de pesos y dimensiones de vehículos automotores y sus combinaciones, el cual fue reformado por el acuerdo gubernativo número trescientos setenta y nueve guión dos mil diez del presidente de la república Álvaro Colom, y tal y como el nombre del reglamento lo indica su función primordial es el regular de forma muy general los pesos y dimensiones de los vehículos que circulen en el país.

En el año de mil novecientos noventa y cuatro se crea el reglamento de servicios de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, el cual sufrió una serie de cambios y transiciones por medio de varias reformas y sustitución del reglamento por medio de otros acuerdos gubernativos, hasta la creación del actual acuerdo gubernativo número doscientos veinticinco guión dos mil doce emitido por el presidente de la república Otto Pérez Molina el cual es el reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial y sus reformas; reglamento que va enfocada al control del servicio de transporte colectivo en

Guatemala ya que regula aspectos como la autorización de licencias de transporte, el trámite que se debe seguir para su obtención, la autoridad competente ante quien se tramitan las licencias, horarios y tarifas, y por último las infracciones y sanciones que se pueden cometer en el país, si bien es cierto este reglamento regula varios aspectos en materia de transportes, es un reglamento vigente más no positivo, puesto que este reglamento a pesar de estar acorde a algunas necesidades del país, su normativa no se cumple por no tener fuerza de ley, además de que sus artículos son muy generales en cuanto a los aspectos que se desean controlar en Guatemala en esta materia, y por último las sanciones que establece este reglamento no tienen veracidad para una adecuada prevención y control sobre el servicio de transporte colectivo en Guatemala, puesto que a pesar de que la mayoría de sanciones son económicas o se recurre a la cancelación de licencias, no son sanciones que afecten del todo a la población guatemalteca.

El ex presidente de la república Álvaro Arzú creó el acuerdo gubernativo número doscientos setenta y tres guion noventa y ocho que es el reglamento de tránsito, el cual con el paso de los años ha sufrido de varias reformas hasta la última realizada en el año dos mil catorce y regula de forma específica los aspectos generales de la ley de tránsito que es el decreto ciento treinta y seis guion noventa y seis del Congreso de la República; tanto la ley como el reglamento regulan aspectos generales sobre el tránsito en Guatemala como lo son las autoridades de tránsito, el tránsito de personas, licencias de conducir, conductores, de los vehículos, de la vía pública, del seguro obligatorio contra daños a terceros, educación vial, y al final se enumeran algunas infracciones con sus respectivas sanciones; a pesar de que es una ley que tiene relación con el servicio de transporte colectivo, la misma no está enfocada a esta materia, puesto que va dirigida de forma general a toda persona que se conduzca por medio de un vehículo automotor en la república de Guatemala, de forma en la cual el Estado solo se asegura de la adecuada fluidez de tránsito de los vehículos en el país, además de que las sanciones que se establecen en este reglamento no tienen veracidad para que se dé el cumplimiento de la norma.

Las únicas dos disposiciones legales que están enfocadas al servicio de transporte colectivo en Guatemala son el reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas que es el acuerdo gubernativo número doscientos sesenta y cinco guión dos mil uno, y también la ley preventiva de hechos colectivos de tránsito que es el decreto quince guión dos mil catorce; el objetivo de ambas disposiciones legales es la prevención de accidentes de tránsito así como evitar que se den las muertes de guatemaltecos derivadas de los mismos y el hecho de poder resarcir económicamente a personas que se vean afectadas por un accidente de tránsito, pero estas disposiciones legales que van enfocadas en la prevención, solo regulan los aspectos necesarios para la individualización de las personas individuales o jurídicas que presten el servicio de transporte colectivo, con el fin de que estas respondan de forma civil y penal por un accidente de tránsito en el cual se vieron involucradas; es el caso que estas normativas de prevención no regulan otros aspectos como la educación vial de pilotos de transporte colectivo, obligación de los usuarios, puesto que los accidentes pueden ser provocados por ellos mismos, tampoco se regula el mantenimiento y preservación de infraestructura vial que puede ser causal de accidentes colectivos de tránsito y por último se establece que la Dirección General de Transportes será la encargada de velar por el cumplimiento de estas disposiciones legales, pero la misma no se da abasto además de existir descoordinación por parte de otras autoridades competentes que no están reguladas en ley.

En Guatemala existen varios organismos y entes institucionales que se encargan de velar por el cumplimiento de las normativas jurídicas relativas al transporte en general en el país, pero ningún decreto ley creado por el Congreso de la Republica las faculta como autoridad competente a nivel nacional, y de forma descentralizada en el interior del país para que ejerzan potestad como autoridad máxima en materia de servicio de transporte colectivo, algunos de estos organismos son: el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda a través de la Dirección General de Transportes de Guatemala, la Policía Municipal de Tránsito, la Defensoría de los usuarios del transporte público de la Procuraduría de Derechos Humanos, la

Dirección General de Protección y Seguridad Vial, Ministerio de Educación, el Ministerio de Gobernación a través de Policía Nacional Civil y del Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, Asociaciones sin ánimos de lucro.

Cabe resaltar que en muchas ocasiones no existe una coordinación interinstitucional adecuada para que se controle el cumplimiento de las pocas normativas existentes en materia de transporte colectivo en el país además de que estos organismos no cuentan con el recurso humano suficiente para el cumplimiento de sus funciones. Por último se resalta que en varios municipios del país existe la policía municipal de tránsito, pero la misma no está legalizada en dicho municipio, lo que no los faculta para imponer sanciones a personas que cometan infracciones vehiculares dentro de los límites municipales, lo que provoca que autoridades de gobernación y autoridades municipales recurran a coordinarse interinstitucionalmente para que el departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional civil designe unidades con autorización para emitir sanciones a los municipios que lo necesiten, pero de igual forma el recurso humano con el que dichas instituciones no se da abasto para tener un adecuado control del servicio de transporte colectivo en Guatemala.

Existen algunos acuerdos a nivel latinoamericano a los cuales Guatemala está suscrito en los cuales se establece la protección del usuario del transporte colectivo, además de la adecuada infraestructura vial, de forma que se establece que cada Estado suscrito deberá velar por el cumplimiento del mismo de forma que se utilicen los métodos necesarios, pero es el caso que en Guatemala la anarquía y descontrol de leyes no permiten que esto ocurra.

En cuanto a estudios de derecho comparado en la legislación de Latinoamérica en materia de transportes existen varios países como Panamá, Paraguay, Venezuela, El Salvador, Bolivia, Honduras, y Nicaragua que cuentan con disposiciones legales emitidas por los organismos legislativos correspondientes de forma reciente,

disposiciones que tienen máximo diez años de antigüedad, además de ser disposiciones legales bien estructuradas y completas dedicadas a salvaguardar la vida de los usuarios de transporte colectivo y sus derechos inherentes. La mayoría de estas disposiciones legales están dirigidas al servicio de transporte colectivo en las cuales se regulan aspectos como el objetivo de la ley en materia de transportes, se define la autoridad competente que actuara en el país en materia de transportes, además de especificar las atribuciones y funciones que el Estado le otorga para velar por el estricto cumplimiento de la ley y velar por la protección del usuario, se regulan aspectos referentes a la autorización de concesiones y licencias para la explotación del servicio de transporte colectivo así como los requisitos que las personas individuales o jurídicas deben cumplir para poder prestar este servicio y de esta forma evitar transportes ilegales que de cierto modo pueden generar algún tipo de delincuencia en la población, de igual forma se regulan escuelas de automovilismo dirigidas específicamente para pilotos de unidades de transporte colectivo, se regulan normas de obligaciones y derechos que tienen las personas que prestan el servicio de transporte colectivo, así como las obligaciones y derechos de los usuarios, en beneficio de ambas partes para que se dé una relación armoniosa, también se regulan aspectos sobre infraestructura y educación vial, a tal grado de que se llega a regular un presupuesto destinado únicamente para estos dos aspectos y así los servicios conexos del transporte colectivo como terminales y paradas sean los adecuados para el usuario y se evite el congestionamiento vial en la población, así mismo estas leyes en su mayoría regulan aspectos mecánicos de los vehículos que presten el servicio de transporte colectivo con el fin de evitar contaminación ambiental, auditiva y visual, así como evitar accidentes de tránsito, así también se regulan aspectos de tarifas a cobrar los cuales serán establecidos en su mayoría por estudios socioeconómicos en la población, por último en la mayoría de leyes latinoamericanas se establecen aspectos de seguridad para el usuario del transporte colectivo, por medio de la individualización de los pilotos que prestan el servicio, el pago de seguro para daños contra terceros, y las infracciones establecidas conllevan infracciones más severas para quien las cometa, además de que estas leyes

establecen que en caso de ser necesario se acudirá al procedimiento penal regulado por cada país.

4.2 Discusión de resultados.

Guatemala es un país con altos índices de pobreza a nivel nacional, lo que provoca la necesidad de la población de utilizar el transporte colectivo como medio de locomoción ya que la mayor parte de personas no cuentan con un vehículo automotor propio, o si bien cuentan con este no pueden hacer uso diario del mismo, de forma que el servicio de transporte colectivo se vuelve un tema importante a regular en la sociedad guatemalteca, ya que la mayor parte de la población hace uso de este. Al examinar información sobre disposiciones legales y reglamentarias relativas al transporte colectivo en Guatemala se logran identificar sus principales deficiencias jurídicas, de forma que las pocas normativas legales que se encuentran vigentes en el país no son positivas para el mismo puesto que no se ajustan a la regulación que necesita la problemática derivada del servicio de transporte colectivo que se vive en el país.

Las principales disposiciones legales en materia de transportes en Guatemala son la ley de transportes, decreto No. 253; la ley preventiva de hechos colectivos de tránsito, decreto 15-2014; el reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, acuerdo gubernativo No. 265-200; el reglamento para el control de pesos y dimensiones de vehículos automotores y sus combinaciones, acuerdo gubernativo 1084-92; la ley de tránsito, decreto 132-96 y su reglamento de tránsito, acuerdo gubernativo 273-98 con sus reformas; y por último el reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial y sus reformas, acuerdo gubernativo 225-2012.

Las leyes y reglamentos descritos anteriormente regulan de forma muy general y escueta lo relativo a la materia de transporte colectivo, de modo que las disposiciones legales se encuentran en desorden y no tienen veracidad ni fuerza de

ley puesto que la mayoría son reglamentos emitidos por acuerdos gubernativos, y las leyes que tienen fuerza de ley emitidas por el Congreso de la Republica se encuentran obsoletas, además de esto el régimen de sanciones en las mismas no tiene relevancia para los guatemaltecos puesto que las sanciones son mínimas, lo que permite a la población la reincidencia en fracciones y la desobediencia de estas disposiciones legales.

Dentro de las principales estipulaciones reguladas, se encuentra que los tipos de transportes terrestres, acuáticos y aéreos están permitidos en el país, pero no se especifica el tipo de vehículos que están permitidos en el mismo, de igual forma esta disposición se encuentra obsoleta puesto que la única clasificación de transporte terrestre se deriva de vehículos con automotor ya sea de forma urbana o extraurbana y transporte por medio de tracción animal pero en la actualidad este último ya no existe en el país, de forma que la clasificación del transporte terrestre debería de ser por el tipo de vehículo automotor que brindara el servicio de transporte colectivo ya que en la actualidad existen buses urbanos, buses extraurbanos, buses tipo pulman, microbuses, vehículos tipo coaster, taxis, e incluso moto triciclos o denominados “tuc tuc” por la población guatemalteca y de esta forma lo ideal es que por medio de la creación de una nueva ley se dedique un capítulo entero a la clasificación y definición de cada vehículo automotor terrestre que se permite circular en territorio guatemalteco además de los requisitos mínimos en cuanto a mecánica y seguridad que deben cumplir y la cantidad de vehículos permitidos en cada circunferencia municipal del territorio guatemalteco, puesto que la proliferación de unidades de servicio de transporte colectivo ilegales se ha vuelto común en el país lo que provoca competencia desleal y trafico incontrolable de forma que no existe una medida que contenga la afluencia de las unidades de transporte colectivo y solo con la limitación de estos por medio de una nueva ley se podría evitar.

En cuanto a la autoridad encargada de velar por el cumplimiento de las disposiciones legales en materia de transportes, la ley de transportes no especifica ni designa a una autoridad competente en específico mientras que el resto de reglamentos

establecen que el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y vivienda a través de la Dirección General de Transportes de Guatemala, la Policía Municipal de Tránsito, la Defensoría de los usuarios del transporte público de la Procuraduría de Derechos Humanos, la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, Ministerio de Educación, el Ministerio de Gobernación a través de Policía Nacional Civil y del Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil y municipalidades serán las encargadas de velar por el orden y el control en materia de prestación de servicio de transporte colectivo, pero ya que cada acuerdo gubernativo designan a una entidad distinta para que ejerza esta potestad, se da una total anarquía, de modo que la población guatemalteca no le rinde cuentas a ninguna de estas organizaciones institucionales, además de que no existe coordinación entre las mismas para poder controlar el transporte colectivo en Guatemala, aunado a ello la legalización de la policía municipal de transito no está establecida en la mayoría de los municipios del país, únicamente en las poblaciones metropolitanas, de forma que lo ideal sería que a través de la creación de una nueva ley, se dedique un capítulo exclusivo a designar las autoridades competentes, de forma que sean las mismas instituciones ya descritas anteriormente quienes se encarguen de velar por el cumplimiento de la misma ley, de forma que se le designen funciones y atribuciones a cada una y así exista un orden y jerarquía de poder además de una adecuada coordinación interinstitucional y así mismo se legalice a la policía de tránsito municipal en todo el país, para que esta tenga la facultad de emitir multas y sanciones sin necesidad de acudir al departamento de tránsito de la policía nacional civil; de forma que cada organismo descentralice sus funciones a los municipios del país para un mejor control.

Cada uno de los reglamentos ya descritos anteriormente dedican algunos artículos a las obligaciones que tienen las personas individuales y jurídicas que desean prestar el servicio de transporte colectivo enfocados a la seguridad e individualización de propietarios de empresas de transportes e individualización de pilotos de transporte colectivo, dentro de estas obligaciones resaltan la obtención de licencias de conducir, la obligación de contar con autorización por parte del Estado de Guatemala para

poder brindar el servicio, la obligación de contar con una póliza de seguro enfocada al daño de terceros, y por último la obligación que tienen los pilotos de transporte colectivo de brindar documentos personales de identificación a autoridades competentes en materia de transportes para que los mismos este individualizados, pero es el caso que lo descrito anteriormente está regulado por la ley de tránsito, la ley preventiva de hechos colectivos de tránsito, y por el reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial, de forma que existe incongruencia y anarquía entre cada disposición legal que regulan estos ámbitos de seguridad e individualización de las personas prestadoras del servicio de transporte colectivo, por lo que es ideal que en base a la creación de una nueva ley de transportes, se unifiquen las disposiciones legales descritas anteriormente de forma que se dedique un capítulo exclusivo a seguridad e individualización de propietarios y pilotos del servicio de transporte colectivo, y de este modo exista congruencia y sea un solo mandato legal el que exija las obligaciones que las personas que quieran explotar ese servicio, tengan y así mismo brinden al Estado dicha información de una forma obligatoria en beneficio de la población guatemalteca y como una forma de prevención de accidentes de tránsito.

El aspecto de las tarifas que deben cobrar las personas que presten el servicio de transporte colectivo está regulado únicamente por el reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial en los artículos veintiséis que establece los requisitos que se deben llenar para poder fijar una tarifa del servicio y el artículo sesenta y seis que establece la sanción a imponerse en caso de modificar las tarifas ya fijadas, dicha sanción consiste únicamente en la cancelación de licencia de conducir; y ya que las sanciones no son tan drásticas, muchos de los pilotos que prestan el servicio de transporte tienden a aumentar el valor de la tarifa del servicio de transporte ya sea en horas de la noche o en días festivos al punto de doblegar dicha tarifa, lo que de una forma u otra es un robo arbitrario a la población de Guatemala; algunas disposiciones legales como las leyes relativas al transporte de

Honduras y Bolivia dedican un extenso capítulo sobre la forma en la cual se debe establecer la tarifa del servicio, de forma que la autoridad competente sea el ente quien la establezca sin que existan negociaciones con los transportistas, como se realiza de forma arbitraria en algunos municipios y departamentos del país; por lo anterior en base al análisis de otras disposiciones legales en derecho comparado se necesita que a partir de la creación de una nueva ley de transportes en el país se dedique un capítulo exclusivo con una regulación extensa en materia de tarifas del transporte colectivo de modo que esta sea establecida por la Dirección General de Transportes de Guatemala como autoridad competente por medio de estudios socio económicos y estudios profesionales por peritos en transportes los cuales puedan establecer una tarifa justa para la población guatemalteca, así mismo lo ideal en cuanto al régimen sancionatorio en tarifas es que la modificación de las mismas se convierta en un tipo penal y por lo tanto se convierta en un delito, como medida drástica ante el robo arbitrario a la población guatemalteca por parte de personas que prestan el servicio de transporte colectivo.

En cuanto a educación vial, el artículo cuarenta y seis de la ley de tránsito y el artículo ocho de la ley preventiva de hechos colectivos de tránsito son las únicas disposiciones legales que la regulan, de forma que existe incongruencia entre la autoridad que ejercerá la potestad de la educación vial en Guatemala puesto que la segunda ley establece que el ministerio de educación, el departamento de tránsito de la policía nacional civil y la dirección general de transportes serán los entes encargados de velar y controlar la adecuada educación vial en Guatemala, y la primera ley establece que será facultad única y exclusiva del ministerio de gobernación ejercer esta potestad, y ya que existe falta de coordinación interinstitucional, ambos entes evitan esta potestad de modo que no existe un organismo definitivo que se encargue de velar y controlar la educación vial en el país; a diferencia de leyes internacionales, y al hacer el análisis en derecho comparado se establece que países como Honduras y Bolivia obligan al Estado a designar a una autoridad competente que se encargue de impartir educación vial, por medio de escuelas de conductores que se encuentran bajo el mando de organismos estatales

y no son entes del sector privado, de forma que la escuela va dirigida para personas particulares pero especialmente para pilotos que prestan el servicio de transporte colectivo, así mismo hacen uso de publicidad comercial para difundir la obligación de contar con una educación vial adecuada, por lo tanto se hace necesario implementar este tipo de escuelas y publicidad en educación vial en Guatemala por medio de la creación de un capítulo exclusivo dedicado a la educación vial en una nueva ley de transportes.

En Guatemala existe el problema serio de la contaminación del medio ambiente, ya sea simplemente por la falta de educación al tirar la basura en la calle o por la cultura del país que no se encuentra tan avanzada, y es por ello que se hace necesario establecer normas que protejan al medio ambiente, a pesar de que existe la ley de protección y mejoramiento del medio ambiente, la misma no establece nada en relación a la conexión entre el transporte por automotor y la contaminación que se deriva del mismo, de igual forma ninguna disposición legal en materia de transportes establece la necesidad de proteger el medio ambiente; al hacer el análisis del derecho comparado en este aspecto, países como El Salvador y Bolivia dedican capítulos exclusivos en sus respectivas leyes dirigidas a la protección del medio ambiente al establecer la obligación de los pilotos de cada vehículo, especialmente los de transporte colectivo ya que son los que más circulan en el país, de realizar verificaciones mecánicas a sus vehículos con el fin de evitar que los mismos desechen altos niveles de toxicidad, lo que llega a ser perjudicial para el medio ambiente, por lo anterior se hace necesario que por medio de la creación de una nueva ley de transportes en el país, esta le dedique un capítulo exclusivo a la regulación de los vehículos automotores en cuanto a los niveles de toxicidad permitidos en beneficio de la población guatemalteca al salvaguardar el medio ambiente.

En cuanto a infraestructura vial Guatemala tiene un serio problema puesto que la mayoría de carreteras, caminos y autopistas se encuentran en detrimento total, llenas de baches y obstáculos que no permiten la adecuada fluidez vehicular,

además de que provocan accidentes de tránsito que han costado la vida de cientos de guatemaltecos; la apropiada infraestructura vial en un país es adecuada para la movilidad sostenible y la prevención del tráfico y accidentes automovilísticos en los diferentes pueblos y ciudades del país, pero en Guatemala ninguna de las disposiciones legales vigentes analizadas anteriormente regula este aspecto importante para la prestación del servicio de transporte colectivo en el país, en base al análisis de derecho comparado se establece que países como Venezuela, El Salvador y Bolivia dedican capítulos exclusivos en sus leyes respectivas al aspecto de infraestructura vial, lo que involucra el mantenimiento y preservación de los caminos y carreteras existentes en el país, involucra los peritajes que se deben realizar por parte del Estado de cada país al construir una nueva carretera o autopista de forma que su infraestructura sea la adecuada para la movilización de vehículos y se eviten los accidentes de tránsito, también involucra la debida señalización y por último se involucran los servicios conexos del transporte colectivo como son las terminales y paradas de bus, de forma que estas leyes obligan a las autoridades competentes a que estas terminales y paradas cuenten con la debida infraestructura adecuada en beneficio del servicio que se le debe prestar a los usuarios del transporte colectivo, y de modo que no se violenten sus derechos humanos y la dignidad de la persona; la legislación de los países descritos anteriormente llega a tal punto de que en el mismo capítulo se establece la obligación que el Estado tiene de indicar un presupuesto único y dirigido a la infraestructura vial para el mantenimiento, preservación y mejora del mismo; por lo anterior se hace necesaria la implementación de este tipo de regulación legal referente a la infraestructura vial por medio de la creación de una nueva ley de transportes que dedique un capítulo exclusivo a este aspecto.

En cuanto al aspecto de señalización Guatemala cuenta con una adecuada regulación legal a través del reglamento de tránsito y el acuerdo centroamericano sobre señales viales uniformes al cual el país se encuentra suscrito, de forma que al momento de crearse una nueva ley de transportes armonizadora del transporte

colectivo, este aspecto únicamente se debe adecuar a la nueva normativa de forma que ya tenga fuerza de ley.

Las municipalidades del país tienen a su cargo la autorización de concesiones para la explotación del servicio de transporte colectivo, pero estas se dan por medio de acuerdos municipales ya que no existe regulación alguna en las disposiciones legales vigentes en el país, y ya que los cargos municipales son por un periodo de cuatro años en muchas ocasiones las nuevas autoridades tergiversan los acuerdos municipales emitidos por el anterior cuerpo municipal de forma que se manejan al gusto de quien se encuentre en el poder, de esta forma existe anarquía por parte de personas que brindan el servicio de transporte colectivo ya que cada una presume tener una concesión autorizada por la municipalidad, por lo anterior y en base al análisis de derecho comparado de países como Panamá y Paraguay se establece la necesidad de una regulación relativa al aspecto de concesiones por medio de un capítulo exclusivo que indique las concesiones que se debe autorizar en base a peritajes en cada municipio y las condiciones que conllevan la preservación de las concesiones a través de la creación de una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo con el fin de evitar anarquía entre municipalidades y transportistas.

En cuanto al aspecto de transportes colectivos internacionales, las leyes vigentes en Guatemala aceptan la circulación de estos, toda vez que no se entorpezca la economía nacional, además de que el país se encuentra suscrito al acuerdo centroamericano sobre señales viales uniformes, al acuerdo centroamericano sobre circulación por carretera y al acuerdo sobre transporte internacional terrestre; por lo anterior Guatemala únicamente necesita la unificación de las disposiciones legales que regulan el transporte colectivo internacional por medio de un capítulo que regule este aspecto a través de la creación de una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo.

En lo relativo al control del mantenimiento mecánico de vehículos automotores que circulen en el país, todas las leyes y reglamentos vigentes en el país establecen que los órganos competentes ya descritos anteriormente se encargaran de fiscalizar, controlar y hacer inspecciones en cualquier momento para verificar la condición de los vehículos que circulen en Guatemala, especialmente a las unidades que presten el servicio de transporte colectivo, pero al existir incongruencia en la determinación de la autoridad competente que se encargara de esto, y por la falta de coordinación interinstitucional estos procesos son llevados a cabo de forma irregular en el país, aspecto que debería ser fiscalizado de forma más frecuente en el país, puesto que de esto dependen la vida de cientos de guatemaltecos que por un simple desperfecto mecánico que pudo ser reparado a tiempo puede llevarlos a perder la vida como ha sucedido en varias rutas del país ya sea en la carretera interamericana o carretera a El Salvador.

En base al análisis de las leyes de El Salvador y Nicaragua se establece que estos países dedican capítulos extensos en sus respectivas leyes a regular lo relativo a las inspecciones y fiscalización que una sola autoridad competente del Estado llevara a cabo; por lo anterior se hace necesario que por medio de la creación de una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo se dedique un capítulo extenso a la regulación del control, fiscalización y mantenimiento del estado mecánico de los vehículos que presten el servicio de transporte colectivo, de forma que se le atribuya esta función únicamente a la dirección general de transportes para que no exista incongruencia y entorpecimiento de otra institución al momento de realizar esta función.

Las disposiciones legales vigentes en el país, analizadas anteriormente regulan la individualización de los pilotos que prestan el servicio de transporte colectivo como ya fue descrito anteriormente, pero ninguna de estas disposiciones legales establece las obligaciones y derechos tanto de pilotos como de usuarios del transporte colectivo, lo que permite la entrada al acoso sexual dentro de las unidades, de igual forma permite que la delincuencia que azota el país se vuelva más frecuente en

estas unidades, aunado a ello la falta de educación y cultura de respeto hacia los valores morales que existe en el país provoca una completa incomodidad para usuarios y pilotos del servicio de transporte colectivo puesto que todo tipo de personas hacen uso de este; en base al análisis del derecho comparado sobre las leyes de Honduras y Bolivia, estos países dedican artículos exclusivos en sus leyes correspondientes a las obligaciones y derechos que tanto pilotos como usuarios del transporte colectivo tienen al hacer uso del servicio, de las cuales resaltan el respeto mutuo, la aplicación de normas morales dentro de las unidades y el pago del servicio que se presta, por lo que en Guatemala se hace necesario adoptar estas disposiciones legales de otros países, por medio de la creación de una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo, de forma que al momento de hacer uso de este servicio se brinde comodidad tanto al usuario como a los pilotos que prestan el servicio.

En Guatemala ocurren desastres como movimientos sísmicos o tormentas tropicales, las cuales provocan desastres en las carreteras del país, cabe resaltar que en el país ninguna ley regula programas y sistemas de emergencia así como planes de contingencia sobre los transportes colectivos, pero en base al estudio de las disposiciones legales de transportes de Bolivia esta establece que es obligación del Estado indicar los planes de contingencia necesarios que deberán cumplir los servicios de transporte colectivo en caso de existir algún desastre en el país, por lo anterior se hace necesario adoptar este sistema con la creación de una nueva ley de transportes en beneficio de la población guatemalteca.

Finalmente las disposiciones legales vigentes en el país analizadas anteriormente regulan un régimen sancionatorio sobre algunas infracciones, de forma que únicamente la ley preventiva de hechos colectivos de tránsito define algunos delitos en que pueden incurrir personas que presten el servicio del transporte colectivo, pero son tipos penales que únicamente se dan en el caso de existir un accidente de tránsito, en cuanto a las demás disposiciones legales las sanciones que se establecen son mínimas puesto que van desde la cancelación de licencias de

conducir hasta el pago de multas que no sobrepasan el pago de diez mil quetzales en el caso de ser impuestas, ya que de igual forma existe incongruencia al establecer que autoridad será la competente para imponer estas sanciones; al hacer el análisis de derecho comparado en cuanto al régimen sancionatorio se establece que las sanciones en países como El Salvador, Honduras y Bolivia son más drásticas económicamente, lo que provoca que los pilotos de transporte colectivo no cometan reincidencia en las infracciones cometidas además de que estos países enumeran una serie de tipos de infracciones y su respectiva sanción; por lo anterior se establece la necesidad que tiene Guatemala de crear una nueva ley de transportes la cual dedique un capítulo exclusivo al régimen de infracciones y sanciones de forma que estas sean enumeradas de una forma específica y las sanciones sean más onerosas o drásticas para evitar la reincidencia en la comisión de estas, así mismo se unifiquen los delitos establecidos en la ley preventiva de hechos colectivos de tránsito en esta nueva ley con el fin de salvaguardar las vidas humanas de la población guatemalteca.

En base al análisis anterior sobre información doctrinaria, legislación guatemalteca vigente, y estudio de derecho comparado de leyes latinoamericanas en materia de prestación de servicio transportes colectivo se establece que las leyes y reglamentos actuales en materia de transportes carecen de veracidad y son deficientes en varios aspectos jurídicos por lo que se determina la necesidad de una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo lo que conlleva la obligación del Estado de formular un proyecto de ley del transporte colectivo que torne efectiva la materia aludida y responda integralmente a las necesidades del país en beneficio de la población guatemalteca.

CONCLUSIONES

- Una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo que regule todo lo relativo a la efectividad de la prestación del servicio, la adecuada infraestructura vial, movilidad sostenible, protección al medio ambiente, educación vial, tarifas, tráfico, seguridad, derechos y obligaciones de usuario y pilotos del servicio y la prevención de accidentes colectivos de tránsito funcionaria de forma eficaz en el territorio guatemalteco, puesto que toda la problemática actual que vive el país se reduciría a un mínimo.
- Se establece la necesidad de una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo toda vez que las leyes y reglamentos que se encuentran vigentes en el país no son positivos puesto que no se cumplen en su totalidad, además de que estas leyes carecen de veracidad y cuentan con varias deficiencias.
- Actualmente existe una problemática seria en el país derivado de la falta de regulación del servicio de transporte colectivo, puesto que se da una anarquía total entre los usuarios y pilotos del servicio público, a tal grado que se han cobrado vidas de cientos de guatemaltecos derivados de la delincuencia y accidentes de tránsito.
- Guatemala de adoptar las fortalezas de leyes latinoamericanas en materia de transporte colectivo, puesto que al hacer un análisis profundo en derecho comparado sobre la materia aludida se establece que existe eficacia en el cumplimiento de estas disposiciones legales.
- Debe existir organización interinstitucional entre las autoridades competentes de transporte colectivo en Guatemala derivados de la creación de una nueva ley de transporte armonizadora del transporte colectivo, puesto que actualmente la Dirección General de Transportes, Policía Nacional Civil a través de su

departamento de tránsito y policía municipal de tránsito carecen de orden así como de atribuciones específicas que los obliguen a velar por una adecuada prestación del servicio de transporte colectivo.

RECOMENDACIONES

- El Estado de Guatemala a través del organismo legislativo y ejecutivo deben realizar una serie de estudios socioeconómicos y peritajes en materia de transporte colectivo para establecer la necesidad de una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo.
- El Estado de Guatemala debe brindar la protección debida al usuario del transporte colectivo en beneficio de sus derechos humanos y de la economía nacional tal y como lo establece el artículo ciento treinta y uno de la Constitución Política de la República de Guatemala.
- La población guatemalteca debe acatar las disposiciones legales que el Congreso de la Republica emita, de forma que no exista anarquía y desorden en el país en materia de transporte colectivo.
- Los organismos institucionales creados en materia de transporte colectivo deben cumplir con sus funciones y atribuciones por la ley que se les haya designado de una forma que exista una adecuada organización interinstitucional y puedan velar por los derechos humanos de la población guatemalteca.
- Tanto usuarios como personas individuales y jurídicas que presten el servicio de transporte colectivo deben comportarse de acuerdo a normas morales para una adecuada convivencia entre los mismos y hacer del transporte colectivo algo cómodo.

REFERENCIAS

a) Bibliográficas:

1. Aceña Navarro, Marta; “Seguridad y prevención de riesgos en el transporte por carretera”; España; Editorial CEP S.L.; 2015.
2. Borderias, María, Eva Martín; “Medio ambiente urbano”; España; Universidad Nacional de Educación a Distancia; 2006.
3. Diccionario de Ciencias Jurídicas y Políticas Sociales de Manuel Ossorio, Primera Edición Electrónica, Guatemala, Editorial Datascan S.A., 2000.
4. Diccionario Jurídico de Laura Casado, Sexta Edición, Argentina, Editorial Valleta, 2009.
5. Diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas, Edición número 18, Guatemala, Editorial Heliasta, 2008.
6. Flores Salgado, Lucerito Ludmila; “Introducción al estudio del derecho”; México, Editorial Patria S.A, 2014.
7. Gonzales, Mario Aníbal, “Historia económica de Guatemala: con énfasis en la crisis de los años 30”, primera edición, Guatemala, Editorial FLACSO, 2012.
8. González Martín, Nuria; “Estudios Jurídicos en Homenaje a Marta Morineau”; Volumen I; México; Universidad Nacional Autónoma de México; 2006.
9. Jiménez Fernández, Carmen y otros; “Educación vial: hacia el transito seguro y sostenible”; primera edición; España; Editora Cristina Sánchez; 2013.

10. Manjarrez, Lina y otros, "Transporte urbano, movilidad cotidiana y ambiente en el modelo de ciudad sostenible: bases conceptuales", primera edición, México, Editorial Plaza y Valdez, S.A. de C.V., 2011.
11. Recaséns Siches, Luis; "Introducción al estudio del derecho", México, Editorial Porrúa, 2000.
12. Rincón de Parra, Haydeé; "Calidad, productividad y costos: Análisis de relaciones entre estos tres conceptos", Volumen 4, Venezuela, Universidad de los Andes, 2001.
13. Sánchez Blanco, Ángel; "El tráfico automovilístico, portuario, aéreo y ferroviario. Su incidencia sobre el medio ambiente urbano."; Revista de Administración Pública; publicación numero 82; España; 1977; Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
14. Tornos Más, Joaquín; "Potestad tarifaria y política de precios"; Revista de Administración Pública; publicación numero 135; España; 1977; Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.

b) Normativas:

1. Asamblea Legislativa de Bolivia, Ley General de Transporte, Ley 165
2. Asamblea Legislativa de la Republica de El Salvador, Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Decreto 477
3. Asamblea Legislativa de la República de Panamá, Ley por la cual se regula el transporte terrestre público de pasajeros y se dictan otras disposiciones, Ley No. 14 del año 1993
4. Asamblea Nacional Constituyente, Constitución Política de la República de Guatemala
5. Asamblea Nacional de la Republica de Nicaragua, Ley General de Transporte Terrestre, Ley 524

6. Asamblea Nacional de la República de Venezuela, Ley de Transporte Terrestre del año 2008
7. Congreso de la Nación de Paraguay, Ley que regula el sistema nacional de transporte y crea la Dirección de Transporte (DINATRAN) y la Secretaría Metropolitana de Transporte (SMT), ley número 1590/00
8. Congreso de la República de Guatemala, Código Municipal, Decreto 12-2002
9. Congreso de la República de Guatemala; Ley de Educación Nacional, Decreto 12-91
10. Congreso de la República de Guatemala; Ley de la Policía Nacional Civil, Decreto 1197
11. Congreso de la República de Guatemala, Ley de Tránsito, Decreto 132-96
12. Congreso de la República de Guatemala, Ley de Transportes, Decreto No. 253
13. Congreso de la República de Guatemala, Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, Decreto 15-2014
14. Congreso Nacional de Honduras, Ley de Transporte Terrestre de Honduras, Decreto 155-2015
15. El Presidente de la República de Guatemala, Reglamento de Servicios de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, Acuerdo Gubernativo No. 42-94
16. El Presidente de la República de Guatemala, Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98
17. El Presidente de la República de Guatemala, Reglamento Para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, Acuerdo Gubernativo No. 265-2001
18. El Presidente de la República de Guatemala, Reglamento para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores y sus combinaciones, Acuerdo Gubernativo 379-2010.
19. El Presidente de la República de Guatemala, Reglamento del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, Acuerdo Gubernativo 289-2011

20. El Presidente de la República de Guatemala, Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial. Y sus Reformas Acuerdo Gubernativo 225-2012
21. Los gobiernos de las Repúblicas de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, Acuerdo Centroamericano Sobre Circulación por Carretera
22. Los gobiernos de las Repúblicas de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, Acuerdo Centroamericano Sobre Señales Viales Uniformes
23. Los gobiernos de las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay, Acuerdo Sobre Transporte Internacional Terrestre.

c) Electrónicas:

1. Brújula; Mejía, Levi; Universidad Rafael Landívar; Transporte Urbano en Guatemala: ¿A Quién le interesa?; Guatemala; 2013; disponible en: <http://brujula.com.gt/transporte-urbano-en-guatemala-a-quien-le-interesa/> fecha de consulta: 15 de Marzo de 2016
2. Departamento de Transito de la Policía Nacional Civil; Gobierno de Guatemala; Transito PNC; Guatemala; 2016; disponible en <http://www.transito.gob.gt/portal/index.php/transito-pnc/mision-y-vision> fecha de consulta: 2 de mayo de 2016
3. Dirección General de Protección y Seguridad Vial; Gobierno de Guatemala; “Objetivo Institucional”; Guatemala; 2016; Disponible en <http://www.provial.civ.gob.gt/> fecha de consulta: 1 de mayo de 2016
4. Dirección General de Transportes; Gobierno de Guatemala; “¿Quiénes somos?”; Guatemala; 2016; Disponible en <http://www.dgt.gob.gt/> fecha de consulta: el 25 de abril del 2016

5. Efectividad, Diccionario de la Real Academia Española, Asociación de Academias de la Lengua Española, España, 2016, Disponible en: <http://dle.rae.es/?id=EOjKmrl>, fecha de consulta: 23 de Febrero de 2016
6. Historia de la Ciudad de Guatemala, Cesar U, Historia del Tranvía – Transporte Urbano en Guatemala, Guatemala, 2011, Disponible en: <http://guatemaladeayer.blogspot.com/search/label/Historia%20del%20Tranvia> fecha de consulta: 01 de Febrero del 2016
7. La hora; Castañón, Mariela; Violaciones y agresiones sexuales asedian a mujeres en buses; Guatemala; 2014; disponible en: <http://www.lahora.com.gt/index.php/nacional/guatemala/reportajes-y-entrevistas/194874-violaciones-y-agresiones-sexuales-asedian-a-mujeres-en-buses> fecha de consulta: 12 de Junio de 2014
8. Objetivos de desarrollo sostenible, Naciones Unidas, Objetivo 9: Construir Infraestructuras recipientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación, Estados Unidos, 2015, disponible en <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/infrastructure/> fecha de consulta: 25 de Febrero de 2016
9. Procurador de los Derechos Humanos; Procurador de los Derechos Humanos; Defensoría de los Usuarios del Transporte Público; Guatemala; 2016; Disponible en <http://www.pdh.org.gt/defensorias/de-los-usuarios-de-transporte-p%C3%ABlico.html> fecha de consulta: 30 de Abril de 2016

ANEXO:

Cuadro de Cotejo

Será utilizado para observar sistemáticamente las deficiencias de las disposiciones legales y reglamentarias que regulan la materia de transportes en Guatemala comparado con las virtudes de las leyes que tratan la misma materia en Centroamérica y Sudamérica.

Indicador	Guatemala	Panamá	Paraguay	Venezuela	El Salvador	Honduras
Nombre de la Ley	Ley de Transportes	Ley por la cual se regula el transporte terrestre público de pasajeros y se dictan otras disposiciones	Ley que regula el sistema nacional de transporte y crea la Dirección de Transporte (DINATRAN) y la Secretaria Metropolitana de Transporte (SMT)	Ley de transporte terrestre	Ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	Ley de transporte terrestre

Número o Decreto	253	14	1590/00	2008	477	115-2015
Fecha que Entró en Vigencia	15/07/1946	27/05/1993	16/09/2000	08/07/2008	19/10/1995	30/03/2016
Objetivo	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Órgano Administrativo	No	Si	Si	Si	Si	Si
Regulación de Propietarios, Conductores y Obligaciones	No	No	No	No	Si	Si
Regulación de Educación Vial	No	No	No	Si	Si	Si
Regulación de Tarifas	No	Si	Si	No	Si	Si
Regulación de Concesiones	No	Si	Si	No	No	No
Regulación de	No	Si	No	Si	Si	Si

Rutas						
Regulación de Horarios	No	Si	No	Si	Si	Si
Regulación de Contratación de Seguro Obligatorio	No	Si	Si	Si	Si	Si
Regulación de Terminales de Buses y paradas	No	Si	No	Si	Si	Si
Regulación de Medidas de Seguridad	No	Si	No	Si	Si	Si
Regulación de Inspecciones técnicas	No	Si	No	Si	Si	Si
Regulación de Delitos y faltas	No	No	Si	Si	Si	Si