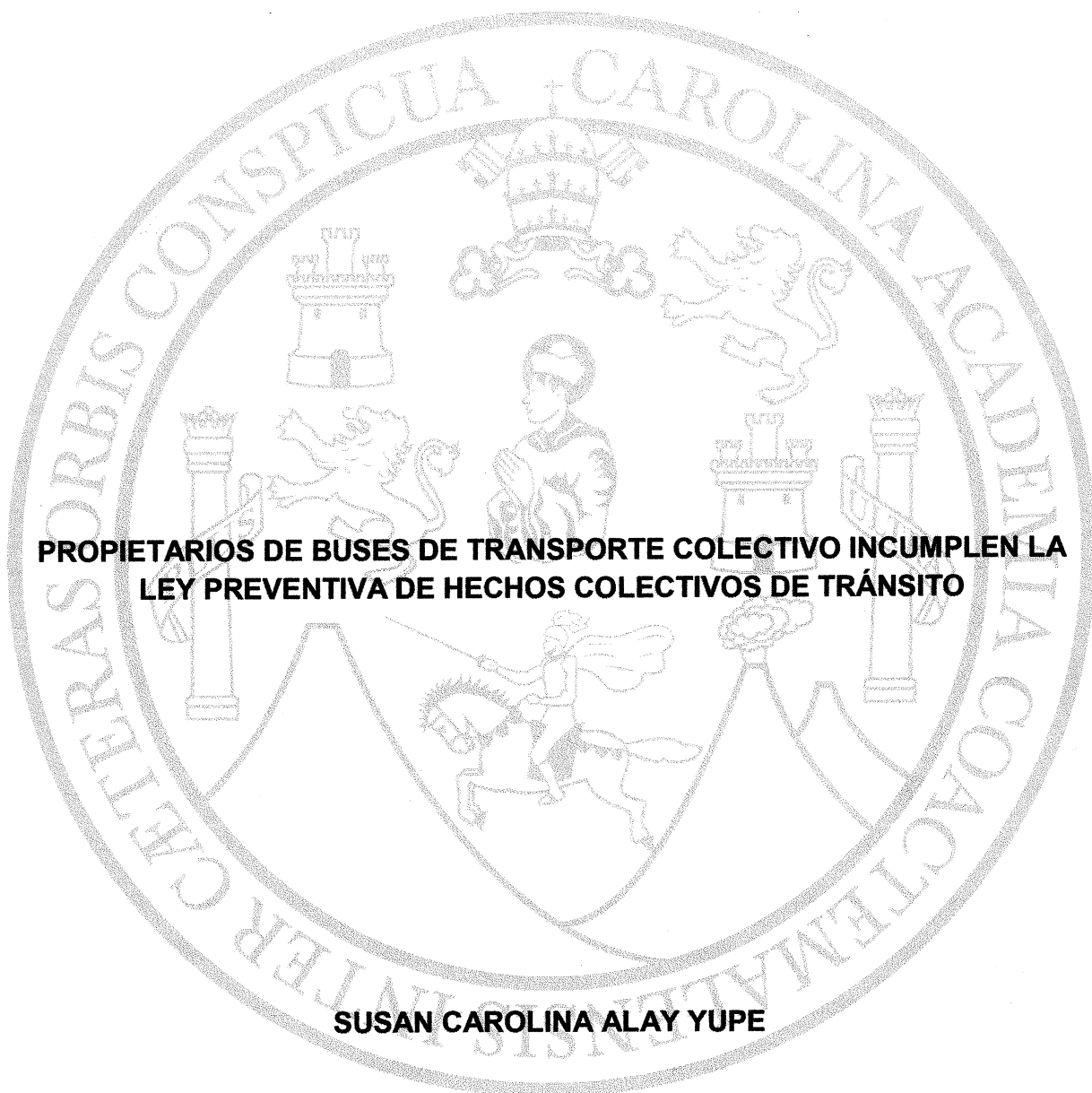


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2018

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

**PROPIETARIOS DE BUSES DE TRANSPORTE COLECTIVO INCUMPLEN LA LEY
PREVENTIVA DE HECHOS COLECTIVOS DE TRÁNSITO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

SUSAN CAROLINA ALAY YUPE

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, noviembre de 2018

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

DECANO:	Lic.	Gustavo Bonilla
VOCAL I:	Lic.	Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II:	Lic.	Henry Manuel Arríaga Contreras
VOCAL III:	Lic.	Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br.	Jhonathan Josué Mayorga Urrutia
VOCAL V:	Br.	Freddy Noé Orellana Orellana
SECRETARIO:	Lic.	Fernando Antonio Chacón Urizar

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lic.	Hector Manfredo Maldonado Méndez
Vocal:	Lic.	Nelson René Rivas Ruiz
Secretario:	Lic.	Marvin Alexander Figueroa Ramírez

Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Arnoldo Torres Duarte
Vocal:	Lic.	Ignacio Blanco Ardon
Secretaria:	Licda.	Ana Beatriz Conde de León

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



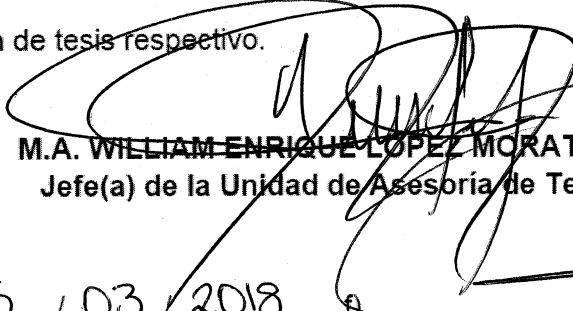
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
03 de junio de 2016.

Atentamente pase al (a) Profesional, ROSARIO HERLINDA GONZÁLEZ BARRENO
_____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
SUSAN CAROLINA ALAY YUPE, con carné 201022433,
intitulado CREACIÓN DEL REGISTRO NACIONAL DE PILOTOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LA
CIUDAD DE GUATEMALA.

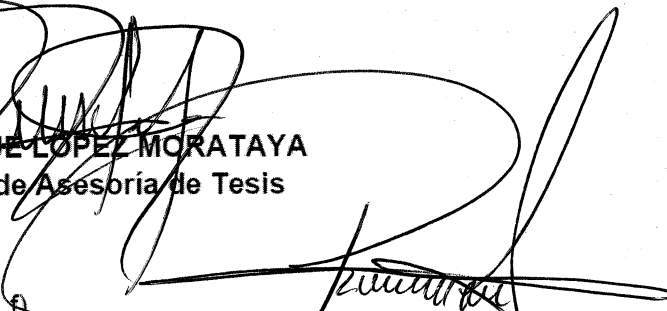
Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título de tesis propuesto.

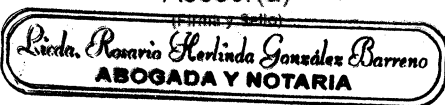
El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


M.A. WILLIAM ENRIQUE LÓPEZ MORATAYA
Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

Fecha de recepción 05 / 03 / 2018.


Asesor(a)


Licda. Rosario Herlinda González Barreno
ABOGADA Y NOTARIA



Licenciada Rosario Herlinda González Barreno
Abogada y Notaria
6ta. avenida o-6o Zona 4 Centro Comercial zona 4
Torre II 4º nivel oficina 401
Ciudad de Guatemala
Tel 40113713



Guatemala, 29 de agosto de 2018

Licenciado
Roberto Fredy Orellana Martínez
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Presente.



Licenciado Orellana:

Atentamente me dirijo a usted en cumplimiento a la resolución dictada por esa Unidad, en la cual se me nombró Asesor de Tesis de la Bachiller Susan Carolina Alay Yupe, quien elaboró el trabajo de tesis intitulado: **“Creación del registro nacional de pilotos de transporte público urbano en la ciudad de Guatemala”**. Y para el efecto de extender el dictamen respectivo manifiesto que:

- I. En uso de las facultades que me fueron conferidas procedí a modificar el título de la tesis propuesto, quedando el mismo de la siguiente manera: **“Propietarios de buses de transporte colectivo incumplen la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito”**.
- II. Respecto al contenido de la investigación considero es acertado y enriquecedor, toda vez que a través de esta se analiza un tema importante que representa una problemática social, legal y actual en Guatemala.
- III. Para el desarrollo del presente trabajo de tesis se utilizaron los métodos analítico, deductivo, inductivo y sintético, los cuales sirvieron para conocer más sobre el tema formulado. Se utilizaron técnicas documentales y bibliográficas con las cuales se recopiló la información doctrinaria y legal.
- IV. La redacción utilizada en la tesis es clara, concisa y coherente, permitiendo al lector una fácil comprensión de la problemática planteada y su propuesta de solución.

Licenciada Rosario Herlinda González Barreno
Abogada y Notaria
6ta. avenida o-6o Zona 4 Centro Comercial zona 4
Torre II 4º nivel oficina 401
Ciudad de Guatemala
Tel 40113713



- V. El presente trabajo de tesis representa un aporte científico fundamental para la sociedad, considerando que el transporte colectivo es un servicio público necesario para toda la población y es de suma importancia que los habitantes de Guatemala puedan contar con un servicio de transporte digno y eficiente. Asimismo, pretende que la investigación sirva de material de consulta para futuras investigaciones.
- VI. La conclusión discursiva es acertada y oportuna, se encuentra redactada con ideas breves y refleja la temática desarrollada en el trabajo de tesis presentado.
- VII. La bibliografía utilizada es adecuada pues tiene relación directa con los temas y subtemas desarrollados en la presente investigación.
- VIII. En la tesis se formularon sugerencias y modificaciones al plan de investigación aprobado, con el objeto de abarcar de una mejor manera la investigación y así optimizar la comprensión del tema.

Por lo antes expuesto, el trabajo de investigación cumple a cabalidad con los requisitos legales que determina el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, y por lo tanto **APRUEBO** el trabajo de tesis relacionado y declaro expresamente que no tengo parentesco dentro de los grados de ley con la estudiante, pudiendo proceder a emitir **DICTAMEN FAVORABLE**, para que pueda continuar con el trámite correspondiente, previo a optar al grado académico en Licenciada en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Sin otro particular, me suscribo de usted atentamente.

Licenciada Rosario Herlinda González Barreno
Abogada y Notaria
Colegiada No. 9313





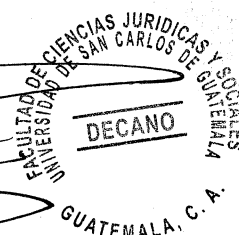
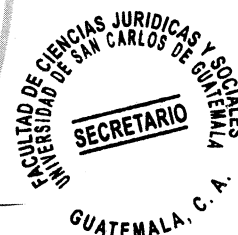
USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 15 de octubre de 2018.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante SUSAN CAROLINA ALAY YUPE, titulado PROPIETARIOS DE BUSES DE TRANSPORTE COLECTIVO INCUMPLEN LA LEY PREVENTIVA DE HECHOS COLECTIVOS DE TRÁNSITO. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/darao.





DEDICATORIA

A DIOS:

Por iluminar cada día de mi vida, darme fuerzas en todo momento para seguir adelante y por llenarme de infinitas bendiciones. Gracias por permitirme alcanzar este éxito.

A MIS PADRES:

Elmer Edgardo Alay Díaz y Rosa Hilda Yupe Ramírez por ser mi ejemplo a seguir, por su amor, consejos, motivación, comprensión y apoyo incondicional que me han brindado durante toda mi vida.

A MIS HERMANOS:

Evelin, Elmer y Lucero por todo la ayuda, amor, ánimos y alegría que han dado a mi vida.

A MIS ABUELOS Y TÍOS:

Por todo el cariño y apoyo que le han brindado a mi familia.

A MIS AMIGOS:

Por la motivación, compañía y alegrías que compartimos durante nuestra carrera.

A:

La Tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, por ser mi casa de estudios y abrir sus puertas para mi formación académica.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por haberme formado como un buen profesional, por medio de los catedráticos quienes me brindaron sus conocimientos.



PRESENTACIÓN

El trabajo de tesis tiene como objeto de estudio el servicio de transporte que se presta en Guatemala y el incumplimiento de las obligaciones que regula la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, Decreto 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala, tanto para propietario de buses como para los respectivos pilotos. Lo que influye en los constantes accidentes de tránsito donde se ve involucrado el transporte colectivo, por no obedecer las medidas preventivas que prescribe la ley.

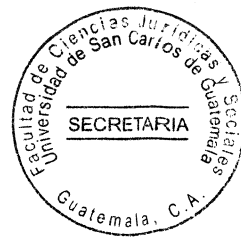
La investigación que se realizó es de tipo cualitativo, a través de la cual se explica, define y estudia el transporte público. Dicho estudio pertenece a la rama del derecho administrativo y se encuentra delimitado en el territorio de la República de Guatemala. Investigación que abarca un periodo de estudio enfocado en el año 2016 al 2018.

A través de este se pretende hacer aportes a la academia, los cuales consisten en un análisis y estudio de todos los elementos que intervienen en la prestación del servicio de transporte. Asimismo, busca que los usuarios puedan contar con un servicio ordenado y eficaz, en el que se respeten sus derechos y dignidad, por medio del cumplimiento de la obligación que tienen los transportistas de contratar pilotos aptos para la conducción de los buses.



HIPÓTESIS

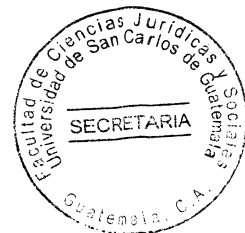
Los constantes accidentes de tránsito ocurridos en Guatemala en los que se ve involucrado el transporte colectivo no siempre son consecuencia de fallas mecánicas del autobús, ya que en la mayoría de los casos se dan por la falta de habilidades y experiencia de los pilotos que tienen a su cargo la conducción de esto tipo de vehículos.



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

Esta investigación se pudo comprobar que la razón por la cual no disminuyen los constantes accidentes de tránsito que ocurren en Guatemala en los que se ve involucrado el transporte colectivo, es consecuencia de la contratación de pilotos de autobuses que no cumplen con todos los requisitos y aptitudes necesarias para el manejo del vehículo. A pesar de que la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, Decreto número 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala, obliga a los transportistas a entregar la conducción del bus a una persona idónea, experta e identificable que se responsabilice de su correcto manejo, en la mayoría de los casos esto no se cumple.

Para comprobar la hipótesis se utilizaron los métodos deductivo y analítico, ya que si se conoce cuáles son las causas que no permiten que disminuyan los accidentes de tránsito en el transporte colectivo, se puede velar por que se realicen y cumplan todas las obligaciones que les impone la ley a los transportistas para prevenir y evitar dichos siniestros.



ÍNDICE

Pág.

Introducción.....	i
-------------------	---

CAPÍTULO I

1. Transporte colectivo	1
1.1. Antecedentes.....	1
1.2. Definición.....	7
1.3. Ventajas y desventajas del transporte colectivo.....	8
1.4. Clasificación	10
1.4.1. Transporte urbano	10
1.4.2. Transporte extraurbano	11
1.4.3. Transporte internacional.....	12
1.5. La concesión en el servicio de transporte colectivo.....	12
1.5.1. Características de la concesión.....	14
1.5.2. Servicios públicos.....	15
1.5.3. Características del servicio público.....	17
1.6. Subsidio.....	20
1.6.1. Características.....	21

CAPÍTULO II

2. Agentes que intervienen en el transporte colectivo.....	23
2.1. Empresas de transporte.....	23
2.2. Municipalidades.....	24

2.2.1. Municipalidad de Guatemala.....	25
2.3. Dirección General de Transporte.....	30
2.4. Defensoría de los usuarios del transporte público.....	33
2.5. Asociación de usuarios de Transporte Urbano y Extraurbano.....	34

CAPÍTULO III

3. Responsabilidad civil y penal de los conductores y propietarios de autobuses de transporte colectivo	37
3.1. Responsabilidad civil	37
3.1.1. Responsabilidad civil extracontractual.....	39
3.1.2. Prescripción de la responsabilidad civil.....	40
3.2. Responsabilidad penal.....	41
3.2.1. Delito	42
3.2.2. Delitos de tránsito	43
3.2.3. Delitos que pueden cometer los propietarios de buses	48
3.2.4. Prescripción de la responsabilidad penal.....	49
3.3. Diferencias entre responsabilidad penal y responsabilidad civil.....	50

CAPÍTULO IV

4. Accidentes de tránsito.....	51
4.1. Principales causas que provocan accidentes de tránsito.....	52
4.1.1. Causas provocadas por el factor humano.....	52
4.1.2. Causas provocadas por el factor mecánico.....	53

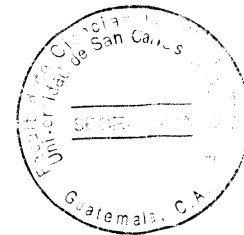
4.1.3. Causas provocadas por el factor climatológico.....	54
4.2. Consecuencias de los accidentes de tránsito.....	54
4.3. Educación vial.....	55
4.3.1. Falta de educación vial en Guatemala.....	58
4.4. Seguridad vial.....	60

CAPÍTULO V

5. Propietarios de buses de transporte colectivo incumplen la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito	61
5.1. Problemática del transporte colectivo en Guatemala	61
5.2. Obligaciones de los propietarios y pilotos de buses reguladas en la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito.....	69
5.3. Caso concreto en el que se incumple lo regulado en la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito.....	71

CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	73
BIBLIOGRAFÍA	75

INTRODUCCIÓN



En la ciudad de Guatemala, desde el momento en que se implementa el transporte público, se mantiene la característica de que el usuario es el principal afectado, ya que no recibe un servicio de calidad y efectivo. Para la población este servicio representa un calvario cotidiano, debido a la inseguridad que impera en el mismo, tanto por la delincuencia como por la falta de educación vial y prudencia de los pilotos, que causan accidentes de tránsito y que en la mayoría de los casos no se hacen responsables de los daños y perjuicios que producen a los usuarios y peatones afectados.

El objetivo general fue determinar la necesidad existente de que los propietarios de empresas de transporte colectivo cumplan con contratar a personas aptas para la conducción de los buses, así como mantener los vehículos en óptimas condiciones para poder prevenir accidentes de tránsito.

La hipótesis que se formuló establece que los constantes accidentes de tránsito ocurridos en Guatemala en los que se ve involucrado el transporte colectivo no siempre son consecuencia de fallas mecánicas del autobús, ya que en la mayoría de los casos se dan por la falta de habilidades y experiencia de los pilotos que tienen a su cargo la conducción de este tipo de vehículos. La hipótesis fue comprobada con el desarrollo de la investigación.

Esta tesis se desarrolló en cinco capítulos: En el primero se hace referencia al transporte colectivo, sus antecedentes, definición, ventajas y desventajas, clasificación, concesión, servicios públicos y el subsidio; en el segundo se aborda los agentes que intervienen en el transporte colectivo, como lo son los transportistas, las municipalidades, la dirección general de transporte, la defensoría de los usuarios del transporte público y la asociación de usuarios de transporte urbano y extraurbano; en el tercero se determina la responsabilidad civil y penal de los conductores y propietarios de autobuses de transporte colectivo, delitos que pueden cometer en el ejercicio de sus funciones, prescripción de dichas responsabilidades, y las diferencias entre ellas; en el cuarto se



hace referencia a los accidentes de tránsito, sus principales causas y consecuencias, qué es educación vial y seguridad vial; en el quinto se desarrolla lo referente a que los propietarios de buses de transporte colectivo incumplen la ley preventiva de hechos colectivos de tránsito, la problemática del transporte colectivo en Guatemala, así como las obligaciones que tienen los propietarios y pilotos de buses según la ley.

Para la elaboración de esta investigación se utilizó el método analítico, deductivo, inductivo y sintético. Las técnicas utilizadas fueron las bibliográficas y de campo mediante la observación y la entrevista. El presente trabajo pretende que se prevengan los accidentes de tránsito en el transporte colectivo al contratar pilotos aptos para el manejo de dichos vehículos.

CAPÍTULO I

1. Transporte colectivo

La creación y autorización del transporte colectivo se deriva por la constante necesidad de las personas para trasladarse a los lugares donde realizan sus tareas diarias, como lo es asistir a los centros escolares o universitarios, así como a los lugares donde desarrollan sus actividades laborales, o bien a lugares de recreación. El transporte público representa un medio económico y práctico para movilizarse, así como un medio que busca evitar el congestionamiento vehicular al transportar a varias personas por viaje, por lo que este es un servicio público imprescindible en cualquier ciudad.

1.1. Antecedentes

El medio de transporte en Guatemala, durante la segunda mitad del Siglo XIX consistía en carruajes tirados por caballos. En cuya época únicamente tenían acceso a este tipo de transporte la gente con alto poder adquisitivo. “Los demás lo hacían a lomo de mula o a caballo para las medianas y cortas distancias, mientras que a los de escasos recursos les tocaba que ir a pie”.¹

Con el paso del tiempo algunos emprendedores tomaron la iniciativa de prestar el servicio de carruajes a toda persona que necesitara o deseara trasladarse dentro de la

¹ Villalobos Viato, Roberto. **Crónica sobre ruedas**. Pág. 20.

metrópoli con mayor facilidad y de forma que les representara menos esfuerzo. Dichos trabajadores cobraban cierta cantidad de reales dependiendo de la distancia del recorrido, por lo que eran llamados realeros.

El transporte público como tal, en la ciudad de Guatemala, tiene sus inicios en el año de 1882. Cuando algunos empresarios comienzan a prestar el servicio a través de tranvías, por medio de una concesión que les otorga Justo Rufino Barrios. Este servicio consistía en un vagón que tenía capacidad para trasladar a 16 pasajeros, el cual era tirado por mulas o caballos. Esta forma de transporte fue utilizada durante casi 40 años. Estaba compuesto por cinco líneas que tenían a su cargo recorrer el área central de la ciudad. Cada línea tenía “como punto de partida la Plaza Central, y de ahí hacia El Calvario, la Estación del Ferrocarril del Sur, el Cementerio General, el Hipódromo del Norte y la Parroquia Vieja”.²

Tras el terremoto del año de 1918 comenzaron a utilizarse los primeros Decauville, los cuales se caracterizaban por tener varios vagones que eran jalados por una pequeña locomotora. Representaban un transporte más moderno y veloz para la época. “Esto cambió un tanto el paisaje urbano porque se veían pasar elegantes carruajes particulares, caballos, tranvías de tracción animal y los modernos motorizados. Incluso, las autoridades decidieron que solo estos últimos podían transitar por la comercial y refinada Sexta Avenida”.³

² Martínez, Francisco Mauricio. **Génesis del transporte**. Pág. 12.

³ **Ibíd.** Pág. 13.



En el mes de diciembre de 1927 la Empresa Guatemalteca de Autobuses (Ega) pone en circulación buses colectivos que se fabricaban con motores de camión importados y carrocerías de madera. Dos líneas hacían el recorrido en el cual una “partía del Parque Central hacia la Estación del Ferrocarril, pasando por la 9a. avenida, y la otra también comenzaba en el Parque Central y finalizaba en el Hipódromo del Norte, pasando por la Sexta Avenida”.⁴

En 1930 la municipalidad de Guatemala emite un reglamento que regula la actividad de los empresarios del transporte colectivo. Permitiendo que este servicio sea prestado por cualquier empresa, las cuales, a pesar de la existencia del reglamento continuaron ofreciendo un servicio deficiente, debido a que no cumplían con los horarios o paradas establecidas.

Otro de los problemas que se suscitó en este servicio fue el de circulación, ya que por muchos años hubo avenidas que eran de doble vía. Como era el caso de la sexta y séptima avenida de la zona uno, cuatro y nueve. La 18 calle y la octava calle de la zona uno entre la séptima y octava avenida. Como consecuencia de dicho problema, en 1931 se prohíbe la circulación de autobuses en la Sexta Avenida de la zona uno. Con el objeto de tener un mejor ordenamiento, debido a que en esta avenida se ubicaban los comercios más exclusivos de la época.

⁴ *Ibíd.* Pág. 14.

A partir del año de 1940 se reorganiza el transporte urbano en la ciudad capital, estableciéndose nuevas rutas numeradas que poco a poco se fueron incrementando.

Con el paso de los años las rutas empezaron a sufrir variaciones en su recorrido por los cambios de vías, como fue el caso del centro histórico que en el año de 1948 se reglamenta el uso de las vías en un sentido. Ahora los vehículos circulaban de norte a sur en las avenidas pares y en las impares en sentido contrario. En estas modificaciones de ruta también influyeron las construcciones de pasos a desnivel y otros cambios hechos por la municipalidad para recortar algunas rutas y en otros casos para ampliarlas.

Durante la década de los años 50 con el crecimiento de la población y de infraestructura en la ciudad, se comienza a extender el transporte colectivo a los municipios que rodean la ciudad capital. Ya que existe una mayor demanda de la población para movilizarse con facilidad a los lugares más retirados. Por lo que se da la incorporación de microbuses o ruleteros para que presten dicho servicio. Asimismo, en “la década de los años setenta, el transporte colectivo realiza cambios en los autobuses ampliando la capacidad promedio para 65 personas”.⁵ Ya que anteriormente los automotores solo podían movilizar a 33 personas como máximo.

Hasta 1982 el costo del pasaje fue de cinco centavos, posteriormente su valor se incrementó a diez centavos. Durante 1986 a 1989 tuvo un valor de 15 centavos. Con el paso de los años el pasaje siguió en aumento llegando a costar un quetzal con diez centavos que es el valor actualmente autorizado.

⁵ Morán Mérida, Amanda. **Apuntes de la Universidad de San Carlos de Guatemala a la solución de la problemática del transporte colectivo urbano.** Pág. 211.

El 19 de enero de 1995 la Municipalidad de Guatemala inicia a prestar el servicio de transporte conocido como Munitrans, el cual tenía un valor de 50 centavos por viaje y capacidad para transportar a 65 personas sentadas y a 125 paradas. Sin embargo, este servicio solo duró un año debido a lo molesto que resultó ser no solo para los usuarios, si no para la movilización de esas unidades dentro de la ciudad a consecuencia de su gran tamaño. En 1997 la municipalidad se encarga de reestructurar las rutas dejando 122 distribuidas en 21 sectores.

El tres de febrero de 2007 comienza a prestar sus servicios el Transmetro el cual se caracteriza porque la mayoría de los autobuses que prestan el servicio son articulados, es decir que son dos autobuses en uno. Cuenta con un carril exclusivo para su circulación y tiene paradas establecidas en las que se encuentra un agente que se encarga de orientar a los usuarios o poner orden al momento de abordar o retirarse del autobús. También tiene asientos exclusivos para usuarios de la tercera edad y usuarias en estado de gestación, así como espacio para personas que utilizan silla de ruedas. El valor del pasaje es de un quetzal y solo puede ser cancelado en monedas de dicho valor.

Actualmente cuenta con siete líneas las cuales son: línea uno, que recorre de la tercera calle a la 18 calle de la zona uno. Línea dos, se desplaza desde la sexta avenida y tercera calle de la zona uno hasta el Hipódromo del Norte en zona dos. Línea seis, moviliza a los usuarios desde la 18 calle de la zona uno hacia el Estadio Cementos Progreso en la zona seis. Línea 12, inicia su recorrido en la zona uno de la ciudad y finaliza en la estación Centra Sur de la zona 12. Línea 13, recorre la zona uno pasando por la zona cuatro,

nueve y finaliza en la zona 13. Línea 18, se desplaza por la 18 calle de la zona uno hasta la colonia Atlántida de la zona 18. Línea 21, recorre del trébol a Nimajuyú en zona 21.

Durante el Gobierno de Álvaro Colom se implementa el servicio de transporte denominado Transurbano, el que comienza a circular el tres de julio de 2010 en la Calzada Atanasio Tzul y la Avenida Petapa. Posteriormente extiende sus rutas a las zonas uno, cuatro, seis, nueve, 11, 17, 18, 24, 25 y parte de los municipios de Mixco, Chinautla y de Santa Catarina Pinula, todos del departamento de Guatemala. Esta clase de transporte se distingue por tener paradas establecidas de carga y descarga, sin embargo, no tiene una vía exclusiva para circular como con la que cuenta el Transmetro.

En estos autobuses el pago por el servicio lo realizan los usuarios únicamente a través de tarjetas prepago, las cuales se pueden recargar en los centros establecidos y debe realizarlo el titular de esta. Este sistema de pago se estableció con la finalidad de que los pilotos de esas unidades no cobraran dinero de pasaje, para prevenir que los pilotos fueran víctimas de extorsión por parte de las maras que existen en el municipio de Guatemala.

Actualmente “según datos obtenidos de la Empresa Municipal de Transporte (EMT) y de la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano (STP), en la Ciudad de Guatemala y sus áreas de influencia urbana existe una flota registrada de 2,776 buses rojos, 3,199 buses extraurbanos, 7,910 taxis entre rotativos y estacionarios, 445 unidades de Transurbano y 199 unidades de Transmetro (38 convencionales, 158 articuladas y 3 biarticulados). En total circulan en la ciudad más de 14,500 unidades del

transporte, resultando más de 100 rutas en todo su territorio. Se calcula que estos medios movilizan a más de 570,000 pasajeros al día en la Ciudad de Guatemala”.⁶

Sin embargo, estas unidades de transporte no son suficientes para cubrir la demanda y necesidades de todos los usuarios, lo que influye en el crecimiento del parque vehicular ya que si una persona tiene posibilidades de comprar un vehículo propio prefiere hacerlo para evitar viajar en un medio transporte que presente muchas deficiencias por el estado en que se encuentran los buses, por el mal trato que dan los pilotos a los usuarios y por la inseguridad debido al alto índice de asaltos que impera en el transporte público.

1.2. Definición

Transporte es todo “acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro”.⁷ Según el Diccionario de la Real Academia Española transporte es el “sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro”⁸. Se refiere al acto por el cual se moviliza a personas, animales, mercancías o cualquier objeto desde un punto de partida a otro, empleando un vehículo con o sin motor, el cual puede realizarse por vía terrestre, marítima o aérea.

El transporte público según el Artículo 7 numeral 96 del Acuerdo Gubernativo Número 273-98 Reglamento de Tránsito, es un vehículo colectivo que transporta a grupos de

⁶ <http://plataformadeinteligenciaurbana.muniguate.com/wp-content/uploads/2017/07/Perfil-Proyecto-Aero-Metro-optimizadoV072017a.pdf> (Consultado: 20 de enero de 2018)

⁷ <https://definición.de/transporte/> (Consultado: 12 de enero de 2017)

⁸ <http://dle.rae.es/?id=aMhvxXP> (Consultado: 12 de enero de 2017)

personas de una población desde y hacia puntos distintos a través del cobro de una tarifa. Es aquel “servicio de transporte de pasajeros al que se accede mediante el pago de una tarifa fijada y se lleva a cabo con servicios regulares establecidos en rutas señaladas, horarios determinados y paradas específicas”.⁹

Es el medio de locomoción que las personas utilizan para facilitar sus actividades diarias por el cual se moviliza a un gran número de personas y cosas por viaje. Este ofrece un servicio abierto a cualquier ciudadano bajo las condiciones de pago establecidas.

1.3. Ventajas y desventajas del transporte colectivo

Al igual que todo servicio público el transporte colectivo cuenta con ventajas y desventajas tanto para usuarios del servicio como para la población en general, a continuación, se detallan las siguientes:

A. Ventajas

- Representa un medio de transporte relativamente económico en comparación a el gasto que se requiere para contar con un vehículo propio o contratar los servicios de un taxi.
- Por ser un vehículo cuya finalidad es transportar a varias personas al mismo tiempo, evita que el parque vehicular en las ciudades crezca y con esto el tráfico y

⁹ Aguilar Mijangos, María Esther. **Terminal de buses y central de transferencia, para Mataquescuintla, Jalapa.** Pág. 8

congestionamiento, principalmente en las horas conocidas como pico.

- Reduce la contaminación ambiental en comparación de la que se produciría si cada persona que se moviliza a través de estos lo hiciera en un vehículo particular.
- Es un medio de transporte accesible para toda la población ya que no es necesario contar con autorización para hacer uso de ellos, como es el caso del automóvil, que se necesita licencia de conducir para poder utilizarlos.

B. Desventajas

- Los usuarios deben organizar sus actividades conforme al horario de circulación de los buses y según el tiempo que éste tarde en llegar al lugar al que se dirigen a realizar sus labores diarias.
- El riesgo que representa utilizar este tipo de transporte en la Ciudad de Guatemala es elevado debido al constante acoso que sufren los usuarios por parte de los delincuentes y el abuso que ejercen sobre ellos los pilotos, ya que estos en la mayoría de los casos no respetan los límites de velocidad o capacidad del autobús. Así mismo, los ayudantes de los pilotos tratan mal a los usuarios o pasajeros.
- La mayoría de los buses circulan sobrecargados y no cuentan con los elementos necesarios para que las persona reciban un transporte digno.

- Los usuarios deben sujetarse a los lugares que se tienen como paradas establecidas ya que estas no se modifican en cuestión a las necesidades de cada persona.

1.4. Clasificación

Desde el punto de vista legal el transporte público se clasifica, según lo establecido en el Artículo 6 del Decreto número 253 Ley de Transportes del Congreso de la República de Guatemala, en urbano, extraurbano e internacional.

1.4.1. Transporte urbano

Es un servicio público que se presta dentro del perímetro urbano o en el interior de una ciudad a través de autobuses y a cambio de una tarifa establecida por el gobierno. Según el Acuerdo COM-42-2009 Reglamento Para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, en su Artículo 8 establece los siguientes tipos de servicio del transporte público urbano:

a) Servicio de transporte público colectivo urbano: Es un servicio que cuenta con rutas jerarquizadas, con transbordos incluidos y regularidad en las frecuencias para el Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana.

b) Servicio de transporte público colectivo urbano masivo rápido de autobuses:

Este sistema de transporte rápido de autobuses comprende un transporte masivo,

jerarquizado e integrado tarifariamente, el cual está compuesto por vías exclusivas, equipo rodante de alta y mediana capacidad, estaciones establecidas, recaudación centralizada de pasaje y regularidad en las frecuencias.

c) Servicios especiales de transporte público colectivo urbano: Es un servicio autorizado por la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano para prestar un servicio diferente a los dos anteriores, que se da por un tiempo o periodo limitado, en ocasión de actividades especiales, con el objeto de realizar viajes expresos.

d) Cualquier otro servicio de transporte público colectivo urbano que autorice el concejo municipal: Esto con el objeto de mejorar la situación de movilidad urbana en el municipio de Guatemala.

1.4.2. Transporte extraurbano

Según lo establecido en el Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial, Acuerdo Gubernativo 225-2012 del Presidente de la República, en su Artículo 3 indica que el transporte público extraurbano es aquel que se efectúa:

- De una cabecera municipal a otra o viceversa;
- De una cabecera municipal a cualquier lugar de otro municipio o viceversa;

- De cualquier lugar de un municipio a cualquier lugar de otro municipio;
- De una cabecera municipal u otro lugar del mismo municipio a cualquier lugar dentro de la misma circunscripción municipal, cuya distancia sea mayor a diez kilómetros fuera del perímetro urbano; y,
- De una cabecera municipal o de algún lugar municipal a cualquier punto situado fuera del territorio nacional y viceversa.

1.4.3. Transporte internacional

Según el Artículo 3 numeral 23 del Acuerdo COM-016-06 Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Extraurbano en el Municipio de Guatemala, establece que el servicio internacional es aquel servicio que se presta de cualquier lugar de la República a otro fuera de ella o viceversa.

1.5. La concesión en el servicio de transporte colectivo

La concesión es definida según la Ley de Contrataciones del Estado, Decreto número 57-92 del Congreso de la República, Artículo 95 reformado por el Decreto número 34-2001 como “la facultad que el Estado otorga a particulares, para que por su cuenta y riesgo construyan, produzcan, monten, instalen, mejoren, adicionen, conserven, restauren y administren una obra, bien o servicio público, bajo el control de la entidad pública concedente, con o sin ocupación de bienes públicos, a cambio de una remuneración que el particular cobre a los usuarios de la obra, bien o servicio”.

También es definida como “un acto de Derecho Público, mediante el cual el Estado o, en su caso, las provincias y los municipios- delega en una persona o en una empresa particular (concesionaria), una parte de la autoridad y de sus atribuciones para la prestación de un servicio de utilidad general; como el transporte urbano, el ferroviario, el alumbrado de las poblaciones, la limpieza de calles, allí donde no son suministrados o no se encuentran explotados directamente por las entidades públicas estatales, provinciales o municipales que estarían obligadas a hacerlo para llenar necesidades de la colectividad”.¹⁰

Por lo anterior mencionado, se puede determinar que la concesión es un contrato administrativo que se da cuando la administración pública está imposibilitada a prestar el servicio público. Su objeto va dirigido a satisfacer a los habitantes de una comunidad los servicios públicos esenciales. Lo cual se concreta a través de la autorización y supervisión que realiza el Estado a los particulares para que estos puedan prestarlos, y al mismo tiempo el Estado pueda cumplir con sus fines y los concesionarios obtengan una ganancia por el servicio proporcionado.

Esta institución se integra por tres elementos que son: Un acto reglamentario, un acto condición y un contrato. “Es un acto reglamentario, pues en el mismo se fijan las normas a que necesariamente se deben condicionar la organización y funcionamiento del servicio público, así también quedan contenidos aspectos referentes a horarios, tarifas, forma de prestación del servicio, derechos de los usuarios, etc. El acto condición, es el

¹⁰ Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 143.

que condiciona como su nombre lo indica, las atribuciones que debe cumplir el concesionario de las facultades que la ley le otorga, así como de las obligaciones. El tercer elemento es el contractual que implica las cláusulas, por medio de las cuales la administración otorga la concesión y en donde se fijan derechos y obligaciones tanto de las empresas concesionarias como de la administración”.¹¹

La concesión del transporte público siempre debe realizarse de conformidad con las normas contenidas en el Código Municipal, la Ley de Contrataciones del Estado y Reglamentos Municipales. La duración del contrato de concesión, según el Artículo 97 de la Ley de Contrataciones del Estado, no puede ser mayor de 25 años, aunque puede ser prorrogable. Las contribuciones municipales y las tasas que va a percibir el concesionario deben ser fijadas por el Concejo Municipal. Y la regulación del servicio se hace a través de un reglamento el cual debe formar parte del contrato. Asimismo, el concesionario queda sujeto a cumplir con las obligaciones que le designa dicha ley.

1.5.1. Características de la concesión

“Existen cuatro características esenciales de la concesión:

El servicio público lo prestan las personas privadas.

El Estado controla e interviene si fuera el caso.

El derecho personal del concesionario, es temporal y revocable.

¹¹ Calderon M., Hugo Haroldo. **Teoría general del derecho administrativo** tomo I. Pág. 474.

El servicio público en manos del particular, continúa como servicio público”.¹²

Por lo que la concesión se caracteriza por el sometimiento a la regularización, control y vigilancia de la administración pública sobre el concesionario, ya que éste presta un servicio público sin ser parte de la administración y esta reduce parte de sus labores sin perder la autoridad sobre los administrados.

1.5.2. Servicios públicos

“Los servicios públicos son las actividades que desarrolla el Estado o sus entidades descentralizadas y autónomas en forma directa o indirecta, con la finalidad de satisfacer necesidades sociales por imperativo constitucional, a cambio del pago de impuestos, tasas y demás contribuciones a cargo de la población usuaria”.¹³ Así mismo, es definido como aquel “que ha de satisfacer una necesidad colectiva por medio de una organización administrativa o regida por la administración pública”.¹⁴

Estos servicios son una actividad estatal de derecho público cuyo fin lo constituye la satisfacción de las necesidades de la colectividad en general. Consisten en el ofrecimiento de utilidades y comodidades materiales que van dirigidas al disfrute de los administrados. Que se definen como indispensables, necesarias y que corresponden a necesidades básicas de la población.

¹² Andrade Morales, Nancy Estefanía. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte**. Pág. 31

¹³ Godínez Bolaños, Rafael. **Los servicios públicos y los servicios sociales**. Pág. 4.

¹⁴ Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pag. 346.

Existen distintos criterios que buscan determinar que un servicio es público, aunque no sea prestado directamente por el Estado, ya que los particulares también pueden prestarlos a través de las concesiones que otorga la administración pública. A continuación, se mencionan cuatro criterios para determinar el carácter público de un servicio:

- **Criterio orgánico:** Es el que se basa en la institución u órgano que tiene a su cargo la prestación del servicio. Por lo que este será público si quien lo presta es un órgano público, sea que lo preste directamente por sí o de forma indirecta a través de una concesión.
- **Criterio funcional:** También llamado objetivo, material o teleológico. Este criterio busca determinar si es público el servicio cuando la necesidad que satisface es de carácter general.
- **Criterio jurídico:** Establece que para que se hable de un servicio público éste debe contar con un régimen jurídico de orden público que lo regula, en el cual el interés privado está subordinado al interés general.
- **Criterio legal:** Establece que el servicio será público cuando éste sea creado a través de una ley.

Por lo anterior mencionado se evidencia que el transporte público colectivo de pasajeros es un servicio público, ya que a través de él se satisface una necesidad social. Sin

importar que tan desarrollado sea un país, siempre tendrá carácter obligatorio la existencia del transporte público. Sea por cuestiones ambientalistas, de orden o por la imposibilidad económica de los habitantes a acceder al transporte privado, el transporte público siempre será un servicio que debe prestar el Estado.

El fundamento legal, en el que se le da carácter de servicio público al transporte colectivo, lo encontramos en la Ley de Sindicalización y Regulación de Huelga de los Trabajadores del Estado, Decreto número 71-86 del Congreso de la República de Guatemala, Artículo 4 literal d.4 el cual establece: “el transporte público urbano y extraurbano estatal o municipal de todo tipo, es un servicio público esencial”.

Según el Artículo 73 del Código Municipal Decreto número 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala, la prestación y administración del transporte colectivo por ser un servicio público, está a cargo de la municipalidad y sus dependencias administrativas, la mancomunidad de municipios y las concesiones otorgadas a personas individuales o jurídicas para que presten servicios públicos municipales que operan en su circunscripción territorial.

1.5.3. Características del servicio público

Un servicio público siempre será un instrumento que el Estado utiliza para cumplir con los fines que le señala la constitución, ya que a través de estos se satisface necesidades sociales. Estos servicios tienen características propias de su naturaleza, las cuales son:

- a) Deber inexcusable del Estado:** es deber del Estado prestar los servicios públicos, sea que lo haga de forma directa, organizando y manteniendo el servicio por medio de sus dependencias y entidades; o lo haga de forma indirecta por medio de concesiones, con tarifas controladas por la administración y subsidios en caso de necesidad, para no interrumpir ni elevar las tarifas.
- b) Prevalencia del interés general:** en lo referente a su organización y funcionamiento, los servicios públicos siempre irán dirigidos a la conveniencia de la colectividad y no a los intereses secundarios del Estado.
- c) Satisface una necesidad colectiva:** el servicio prestado debe satisfacer una necesidad de interés general.
- d) Adaptabilidad:** el servicio debe modernizarse y actualizarse constantemente para mejorar las condiciones de la prestación de este, pero siempre se hará conforme a las posibilidades económicas del Estado.
- e) Generalidad:** se refiere a la posibilidad de que el servicio sea utilizado por todos los habitantes, previamente se hayan cumplido con los requisitos que establece la ley, como por ejemplo el pago de la tarifa por servicio.
- f) Universalidad:** señala que en el uso del servicio público no puede existir la discriminación, se va a crear para que pueda ser usado por todos los habitantes y no únicamente por un grupo de personas.



g) Igualdad: hace referencia al trato igual que debe darse a todos los usuarios. Estos deben obtener la misma prestación por un pago igual. Esta característica se deriva de que para la ley todos somos iguales por lo tanto la tarifa por servicio público debe ser repartida con igualdad entre todos los habitantes.

h) Regularidad: establece que la prestación del servicio debe hacerse conforme a un reglamento previo, en el que se deben marcar los límites de los derechos de los sujetos que intervienen en la relación del servicio público. Va dirigida a garantizar la organización para la prestación de éste.

i) Continuidad: señala que la prestación del servicio público debe ser continua, es decir no puede interrumpirse. El servicio se debe prestar oportunamente cada vez que la necesidad se haga presente.

j) Obligatoriedad: es una obligación y responsabilidad constitucional del Estado prestar o garantizar los servicios públicos. Sea que lo proporcione de forma directa o indirectamente toda vez que no le puede negar la prestación de este servicio a ninguna persona.

k) Permanencia: nos indica que el servicio público debe proporcionarse mientras exista una necesidad colectiva que deba satisfacerse.

1.6. Subsidio

Son las “transferencias unilaterales que una persona o institución da a otras. El término se usa, generalmente, para designar las transferencias de los gobiernos a los particulares”.¹⁵ El subsidio es utilizado por los gobiernos como estrategias dirigidas a desarrollar políticas de carácter social o económico, que buscan cumplir objetivos de protección social.

A través del Decreto Legislativo 42-74 “por primera vez el Estado, ante la amenaza de paro por parte de los transportistas, facultó al Organismo Legislativo, para que por el plazo de dos años, proporcione a las Empresas del Transporte Urbano que estén legalmente autorizadas por la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala un subsidio en especie consistente en seiscientos mil (600,000) galones mensuales de Aceite Diesel”.¹⁶

Con posterioridad se emitieron distintos decretos legislativos en los que se establecían subsidios que consistían en sumas de dinero, especies o exoneraciones fiscales. Razón por la cual los transportistas han recibido sumas millonarias por concepto de subsidio, las cuales con el paso de los años van en aumento.

En el año de 1996 a través del Decreto 80-96 del Congreso de la República de Guatemala Ley de Protección para las Personas de la Tercera Edad, en el Artículo 30 literal c se exonera a las personas de la tercera edad a el pago del transporte municipal.

¹⁵ <https://www.eco-finanzas.com/diccionario/S/SUBSIDIO.htm> (Consultado: 22 de enero de 2017)

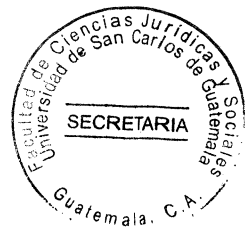
¹⁶ Morán Mérida. Op. Cit. Pág. 223.

Según la ley citada las personas a partir de los 60 años edad son consideradas como adulto mayor por lo que deben de gozar de tal beneficio.

A partir del año 2001 se estableció que la tarifa del pasaje tendría un valor de un quetzal con 10 centavos, mismo que se ha mantenido invariable durante los siguientes años. Desde que se estableció el subsidio al transporte público de pasajeros como medida para evitar la crisis que afrontaba el mismo, su objeto siempre ha sido que la población no se vea perjudicada con el aumento del pasaje. Sin embargo, el aumento del pasaje es una amenaza latente que los transportistas han utilizado como herramienta para lograr que se aumente el monto del subsidio que se les otorga cada año o como medida para que se les pague las cantidades que les adeuda el gobierno.

1.6.1. Características

- Es una ayuda de carácter económico, que se entrega en dinero o especie;
- Es otorgado por el Estado hacia los particulares;
- Está dirigido a la población, por lo regular a los de escasos recursos.



CAPÍTULO II

2. Agentes que intervienen en el transporte colectivo

El transporte colectivo es un servicio público esencial para cualquier población, el cual debe ser accesible, continuo y digno. En Guatemala este servicio se integra por varias entidades que han sido creadas con distintas atribuciones las cuales están enfocadas en garantizarle a todo ciudadano que el servicio de transporte se preste de forma que se satisfagan las necesidades de la colectividad. En este tipo de transporte intervienen varios agentes, los cuales se describen en el presente capítulo.

2.1. Empresas de transporte

Son personas individuales o jurídicas que tienen a su cargo la prestación del servicio de transporte. Facultad que les ha sido otorgada por medio de una concesión, misma que les da el derecho de prestar el servicio exclusivamente en la ruta del respectivo sector. Todos los propietarios de autobuses se agrupan en:

- Asociaciones
- Cooperativas de transporte
- Consorcios
- Sociedades anónimas

“Desde que inició el transporte colectivo urbano en la ciudad de Guatemala por medio de autobuses, han surgido empresarios individuales, muchas veces administrando un solo bus. Por ello, en realidad no puede hablarse estrictamente de “empresarios del transporte” sino de propietarios de buses que insertan su vehículo dentro del sistema de transporte colectivo y que funcionan obviando aspectos importantes de la gestión y organización empresarial.”¹⁷

Los empresarios y propietarios de buses son las personas a quienes les corresponde prestar un servicio de transporte adecuado a las necesidades de los usuarios, que cumpla con los horarios y tarifas establecidos, mantener los vehículos en un estado óptimo para circular, asimismo, tienen la obligación de contratar pilotos que sean responsables y aptos para la conducción de los autobuses.

2.2. Municipalidades

Son las entidades que tienen a su cargo la administración y gobierno de cada municipio de Guatemala. Y es a quienes, según el Artículo 68 literal c) del Código Municipal, Decreto 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala, les corresponde la regulación del transporte de pasajeros en su respectiva circunscripción territorial.

¹⁷ **Ibíd.** Pág. 243.

2.2.1. Municipalidad de Guatemala

Es la entidad que tiene a su cargo la regulación del transporte público urbano en la ciudad de Guatemala. Sus atribuciones están dirigidas a “planificar, diseñar, controlar, supervisar, fiscalizar e incentivar la participación del sector privado, en la prestación de los servicios de transporte colectivo, dentro del municipio de Guatemala y su área de influencia urbana”.¹⁸

Para desarrollar sus funciones en cuestión de transporte y tránsito cuenta con las siguientes dependencias:

a- Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito

La Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala (EMETRA) es el ente encargado de regular el tránsito vehicular en el municipio de Guatemala. Es una entidad que pertenece a la Municipalidad de Guatemala, la cual se crea por la necesidad de mantener el orden en la vía pública y resguardar la vida de los capitalinos.

Dispone de personal técnico y capacitado en distintas áreas con el fin de plantear soluciones viales, establecer parámetros de calidad en la prestación de los servicios de transporte, y velar por la eficiente prestación de los diferentes servicios de transporte

¹⁸ **Ibíd.** Pág. 248.

registrados. Esto a través de un marco jurídico, legal y político, en el que determinan políticas de ordenamiento de tránsito y promueven, a través de campañas de orientación y capacitación, la educación vial.

Además, garantiza y vela por una eficiente prestación del servicio de transporte con el fin de ampliarlo y mantenerlo con características de seguridad y orden. Brinda a los ciudadanos una atención rápida y eficiente, para lograr el ordenamiento adecuado del tráfico vehicular y una apropiada locomoción del peatón.

Entre sus objetivos podemos mencionar que busca fortalecer la parte administrativa y de infraestructura, para lograr un efectivo ordenamiento de la circulación vehicular, a través de la renovación de infraestructura, señalización y semaforización. Aquí también incluyen planificar, organizar, dirigir y controlar los servicios públicos, específicamente en materia de transporte, tránsito y educación vial.

b- Policía Municipal de Tránsito

Es un cuerpo de seguridad que fue creado en el año de 1998 como una institución de carácter civil. Su misión está enfocada en realizar funciones especializadas, como Agentes de la Autoridad de Tránsito, les corresponde dirigir, controlar y administrar el tránsito conforme a la Ley y Reglamento de Tránsito. Su visión es lograr que en el municipio de Guatemala se tenga un tránsito vehicular y peatonal ordenado.

Las funciones básicas de la Policía Municipal de Tránsito son:

- “Supervisar y regular el tránsito en la ciudad.
- Montaje de operativos varios. (Alcoholímetros, carreras clandestinas, transporte pesado, etc.).
- Operativo de control de buses y taxis.
- Apoyo a eventos socioculturales, recreativos y deportivos.
- Ejecución de planes operativos y órdenes de servicio.
- Apoyo a infraestructura, señalización y cambios de vía.
- Prevención de accidentes y orientación a los conductores; en los cambios efectuados por la comuna”.¹⁹

Es una institución que trabaja de forma conjunta con las demás entidades que regulan el tránsito en los municipios adyacentes a la ciudad de Guatemala para lograr ordenar y descongestionar la vía pública durante las horas de mayor afluencia vehicular.

c- Empresa Municipal de Transporte

La Empresa Municipal de Transporte del Municipio de Guatemala es una entidad que se encuentra bajo la regulación de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito (EMETRA). Sus fines están enfocados en contar con unidades de transporte que cumplan con los requisitos establecidos para la prestación del servicio. Dichas

¹⁹ <http://mu.muniguate.com/index.php/component/content/article/1-emetra/15-pmt> (Consultado: 6 de marzo de 2017)

unidades deben operar bajo las normas y convenios establecidos con otras municipalidades, garantizando así su funcionamiento eficiente, seguro, continuo, cómodo e higiénico, determinando las tarifas equitativas y justas, prevaleciendo su naturaleza no lucrativa.

El Acuerdo COM - 002 Reglamento de la Empresa Municipal de Transporte del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana en el Artículo 3 establece las atribuciones de dicha entidad, las cuales son:

- Operar las unidades de transporte colectivo urbano que formen parte de la EMT y que cumplan con los requisitos establecidos en las normas, ordenanzas, reglamentos, acuerdos y resoluciones que regulen este servicio.
- Adquirir unidades para cumplir con los fines y objeto establecidos.
- Mantener el estado físico y mecánico de las unidades con el objeto de que cumplan con los fines establecidos en el reglamento.
- Llevar el control administrativo y financiero de la operación del servicio.
- Cumplir con el pago de los salarios de sus empleados conforme las leyes aplicables vigentes.
- Cumplir con las disposiciones legales que se apliquen a la prestación de este servicio y a las unidades con las que opere.

d- Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano

De conformidad a lo establecido en el Artículo 3 del Acuerdo COM-42-2009 Reglamento Para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, la Superintendencia de Transporte Público es la dependencia creada por la Junta Directiva de la Empresa Municipal de Transporte de la Ciudad de Guatemala (EMT). Tiene a su cargo controlar, supervisar, administrar, planificar y fiscalizar los servicios contemplados en el sistema integrado de transporte en el Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana.

Esta entidad tiene a su disposición un equipo de inspectores capacitados para el control, inspección y supervisión de las obligaciones de los prestadores del Servicio de Transporte Público Colectivo Urbano, de los conductores, de los inspectores particulares y demás. Según el Artículo 66 de la norma antes citada los inspectores tienen la responsabilidad de velar por:

- El cumplimiento de los recorridos de las rutas, del horario de servicio y sus frecuencias en los horarios diurno y nocturno.
- Que las unidades del servicio de transporte de la flota asignada a cada ruta se mantengan en buenas condiciones físicas y mecánicas.

- Que los conductores y los inspectores particulares cumplan con las obligaciones establecidas en el reglamento.
- Que los conductores cobren la tarifa o la tasa municipal, según sea el caso, de los servicios contemplados en el sistema integrado de transporte al usuario, únicamente a través del mecanismo centralizado de recaudo.
- Reportar al prestador del Servicio de Transporte Público Colectivo Urbano y a la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, de cualquier incumplimiento verificado durante sus labores de inspección.

2.3. Dirección General de Transporte

La Dirección General de Transporte es una institución de orden público, adscrito al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Su objeto es regular la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, el servicio especial de turismo, agrícola e industrial y de carga. Tiene a su cargo establecer las medidas necesarias para garantizar un transporte digno, seguro, moderno y eficiente para las personas. Es la entidad encargada de establecer los requisitos, condiciones, términos y procedimientos para el otorgamiento de las concesiones.

De conformidad al Artículo 3 del Acuerdo Gubernativo número 24-75, Reglamento Interno de la Dirección General de Transportes, esta “tendrá las siguientes funciones:



- a) Asistir al Ministerio en la formulación de la política de desarrollo del transporte terrestre extraurbano;
- b) Dirigir, organizar, coordinar y controlar las actividades de las dependencias de la Dirección;
- c) Cooperar con la Oficina de Programación Sectorial del Ministerio, en la elaboración de los programas y proyectos del transporte extraurbano;
- d) Realizar estudios sobre tarifas, fletes, itinerarios y otros aspectos económicos del transporte terrestre extraurbano;
- e) Aprobar las tarifas de pasajeros y de carga del transporte extraurbano, tanto nacional como internacional;
- f) Proponer proyectos y reformas de leyes y reglamentos necesarios para la prestación del servicio público del transporte extraurbano;
- g) Autorizar las frecuencias, honorarios e itinerarios para el transporte terrestre de pasajeros y de carga, y modificarlos cuando las necesidades del servicio lo requieran;
- h) Mantener una estrecha relación y coordinación con los organismos nacionales e internacionales involucrados en el campo del transporte terrestre y tránsito;

- i) Fomentar, en coordinación con las autoridades municipales, el establecimiento de terminales de transporte extraurbano y asesorarlos en su organización y funcionamiento;
- j) Autorizar licencias de transportes extraurbanos conforme a las normas establecidas;
- k) Autorizar licencias para servicios especiales de transporte extraurbano de pasajeros;
- l) Velar por el fiel cumplimiento de las leyes y reglamentos del transporte extraurbano;
- m) Supervisar la prestación de los servicios de transporte terrestre extraurbano;
- n) Elaborar estadísticas de transporte terrestre extraurbano en coordinación con la Dirección General de Estadística;
- o) Representar al Ministerio del Ramo ante los organismos y comisiones relacionados con el transporte extraurbano, cuando la autoridad lo disponga”.

En cumplimiento de sus funciones realiza distintos operativos dirigidos a supervisar que los usuarios aborden de forma ordenada y segura el vehículo, que tanto el autobús como los pilotos estén registrados ante dicha dirección, que el bus cuente con póliza de seguro vigente y que no se incremente el valor del pasaje, todo esto con el objeto de evitar abusos hacia los usuarios.

2.4. Defensoría de los Usuarios del Transporte Público

En busca de contar con un transporte digno los usuarios del transporte público de pasajeros cuentan con la Defensoría de los Usuarios del Transporte Público la cual es una entidad que pertenece a la Procuraduría de los Derechos Humanos. Esta defensoría tiene “por objeto 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. Sus funciones específicas son las siguientes:

- Dirigir las acciones de supervisión de los distintos entes públicos encargados en materia de transporte público del Estado de Guatemala, incluyendo las municipalidades de todo el país.
- Convertirse en un ente facilitador de las gestiones individuales y colectivas que en materia del derecho de los usuarios al transporte urbano y extraurbano de naturaleza pública realicen las distintas organizaciones de la sociedad ante el Estado de Guatemala.
- Facilitar los procedimientos internos con el personal designado a su cargo, incluyendo gestiones con las Direcciones de la Institución.
- Fortalecer mediante acciones de seguimiento institucional y verificación formal de las

acciones en materia de los derechos específicos de los usuarios del transporte público, en especial los de discapacidad, tercera edad, niñez, mujer, adolescencia y juventud.

-Promover todas aquellas acciones de naturaleza preventiva que puedan requerir la intervención del Estado en cuanto al desarrollo de los derechos de los usuarios del transporte público”.²⁰

Es una entidad que busca promover que los usuarios denuncien los abusos y anomalías de los cuales son víctimas día a día en el transporte público, esto con el objeto de que los funcionarios puedan crear soluciones a la problemática que aqueja actualmente a este servicio, y se pueda contar con un transporte público eficiente y con transparencia en el que toda entidad que interviene en el mismo cumpla con sus respectivas funciones.

2.5. Asociación de Usuarios de Transporte Urbano y Extraurbano

La Asociación de Usuarios de Transporte Urbano y Extraurbano (AUTUE) es una asociación no gubernativa, que se enfoca en supervisar el funcionamiento y eficiencia del servicio de transporte público, sea urbano o extraurbano, en el departamento de Guatemala. Tienen a su cargo velar por los derechos de los usuarios de transporte colectivo. Además, desarrolla políticas e iniciativas para la promulgación de leyes a su favor. Y funciona como entidad mediadora, que demanda y vela por la atención estatal pertinente a la problemática del tránsito.

²⁰ <https://www.pdh.org.gt/la-pdh/institucion/defensorias/usuarios-de-transporte-p%C3%BAblico.html>
(Consultado: 10 de enero de 2018)

Por lo que, en el año 2013, con el objetivo de brindar asistencia a todo ciudadano que hace uso del transporte colectivo urbano y extraurbano, la AUTUE firmó un convenio junto con la Dirección de Atención y Asistencia al Consumidor (DIACO), con el cual se busca fomentar una cultura de denuncia ciudadana por los malos tratos en el servicio de transporte en Guatemala. Dichas denuncias pueden ser porque se prestó un mal servicio, hubo cobro de tarifa no autorizada o porque circulan unidades defectuosas para su funcionamiento. El objeto del convenio es judicializar las denuncias para que se logre sancionar a los responsables.



CAPÍTULO III

3. Responsabilidad civil y penal de los conductores y propietarios de autobuses de transporte colectivo

Etimológicamente la palabra responsabilidad se deriva del latín *responsum* que es una forma latina del verbo responder. La cual se define como la deuda u obligación de reparar y satisfacer, por sí o por otro, la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado, a consecuencia de un delito, de una culpa o de otra causa legal.

Los conductores de transporte colectivo de pasajeros al estar involucrados en un accidente de tránsito pueden provocar daños, lesiones o incluso la muerte de una persona. Lo cual deriva la responsabilidad civil o penal del piloto con el objeto de que este pueda responder por los daños causados o por el delito cometido.

3.1. Responsabilidad civil

La responsabilidad civil es aquella “que lleva consigo el resarcimiento de los daños causados y de los perjuicios provocados por uno mismo o por tercero, por el que debe responderse.”²¹ Es “la obligación de resarcir, en lo posible, el daño causado y los perjuicios inferidos por uno mismo o por un tercero, y sin causa que excuse de ello.”²²

²¹ Ossorio. **Op. Cit.** Pág. 674.

²² Cabanellas de Torres. **Op. Cit.** Pág. 333.

Según las definiciones anteriores la responsabilidad civil busca compensar las pérdidas que una persona sufre en su patrimonio, las cuales se conocen como daños. Asimismo, va dirigida a compensar los perjuicios, que son las ganancias lícitas que deja de percibir una persona como consecuencia del daño causado.

Las funciones de la responsabilidad civil son las siguientes:

- **“Función reintegradora**, que consiste en la reintegración de la situación alterada al mismo estado que existía antes de la producción del daño.
- **Función sancionatoria**, que se traduce en la sanción de una conducta contraria a la norma general que obliga a no dañar a nadie.
- **Función resarcitoria**, es decir, persigue una resarción del daño causado.
- **Función disuasoria**, a las anteriores y tradicionales funciones se le une la de disuadir a las personas que están en situación de causar un daño y, por tanto, se habla de ella”.²³

La responsabilidad civil se hace efectiva cuando se repara el daño causado. Según el Artículo 1655 del Código Civil Decreto Ley 106, cuando “el daño consiste en lesiones corporales, la víctima tiene derecho al reembolso de los gastos de curación y al pago de los daños o perjuicios que resulten de su incapacidad corporal, parcial o total para el

²³ Aguilar Gerra, Vladimir. **Derecho de obligaciones**. Pág. 496.

trabajo, cantidad que es fijada por el juez”. Cuando el daño es material se debe resarcir a la víctima los daños causados.

Entre los daños se distinguen dos clases, daños materiales y daños morales. Los primeros también son conocidos como daños patrimoniales y estos son los que afectan el patrimonio de quien los sufre. Recaen sobre los bienes materiales, lo que provoca una disminución de la utilidad de éste, compensable con dinero.

Por su parte los daños morales son todos aquellos que afectan las creencias, dignidad, honor, perjuicio psíquico, estima social, o salud física de las personas. Estos no afectan el patrimonio de quien lo sufre, ni sus ingresos y no puede cuantificarse económicamente con referencia a un valor de mercado. Estos tienen como finalidad contribuir a sobrellevar el dolor y angustia de la persona perjudicada por el actuar injusto, abusivo o ilegal de otro.

3.1.1. Responsabilidad civil extracontractual

Se deriva del hecho de haberse producido un daño ajeno a cualquier convenio, no existe un nexo contractual, es decir las personas no se encontraban vinculadas con una relación previa. Esta responsabilidad hace referencia a la compensación de lesiones producidas por acciones u omisiones no debidas.

Su objeto inmediato es compensar a la víctima del daño, no busca castigar al agente. En esto radica la diferencia sustancial entre la responsabilidad civil extracontractual y la

responsabilidad penal, pero esto no impide que sea posible reclamar dentro de un proceso penal el resarcimiento de los daños causados por la comisión de un delito.

Según lo establecido en el Artículo 1646 del Código Civil Decreto Ley 106, la persona responsable de un delito sea doloso o culposos, se encuentra obligada a pagar a la víctima los daños o perjuicios que le haya causado. Por lo que el autor del daño no solo debe cumplir con la sanción penal correspondiente si no que debe indemnizar a la víctima o a sus herederos, según el caso, por los perjuicios económicos que resulten de la realización de la conducta delictiva.

Para que pueda darse la indemnización por el daño causado este debe cumplir con ciertos requisitos y estos son:

- Debe ser cierto, es necesario que sea probada la existencia del daño por quien lo alega.
- Tiene que inspirarse en la armonía y equilibrio que orienta el Derecho y que constituye su elemento animador.
- El daño debe contener una traducción económica.

3.1.2. Prescripción de la responsabilidad civil

La prescripción en materia civil es un medio para adquirir un derecho o librarse de una obligación por el transcurso de tiempo previsto en la ley. Se le denomina prescripción adquisitiva cuando sirve para adquirir un derecho. Y se llama prescripción liberatoria

cuando transcurrido el tiempo señalado se impide el ejercicio de la acción para exigir el cumplimiento de una obligación.

El fundamento legal de la responsabilidad civil se encuentra en el Artículo 1513 del Decreto Ley 106, Código Civil, el cual establece que: “Prescribe en un año la responsabilidad civil proveniente de delito o falta y la que nace de los daños o perjuicios causados en las personas. La prescripción corre desde el día en que recaiga sentencia firme condenatoria, o desde aquel en que se causó el daño.”

Una vez transcurrido el tiempo señalado la obligación se extingue siempre que la prescripción no sea interrumpida por una demanda o por aceptación expresa o tácita del deudor. Si esto no sucede los deudores se liberan de la deuda por el transcurso del tiempo establecido.

3.2. Responsabilidad penal

Definida como aquella que es aneja a un acto u omisión penado por la ley, es una consecuencia jurídica que se deriva de la comisión de un hecho tipificado en la ley penal realizado por una persona imputable, culpable o carente de excusa voluntaria. Esta responsabilidad se deriva de toda acción humana que lesiona o genera un riesgo de lesión a un bien jurídico tutelado.

Por lo tanto, para que exista esta responsabilidad antes debe haberse cometido un delito o falta. Y como consecuencia de dicha comisión, al responsable se le castiga

imponiéndole una pena. La que puede consistir en pena de muerte, privación de la libertad sea prisión o arresto, o la imposición de una multa, según el Artículo 41 del Código Penal Decreto número 17-73 del Congreso de la República de Guatemala. Dichas penas se impondrán a las personas que resulten responsables de cometer un delito, sea como autor o cómplice. Mientras que por las faltas únicamente se sancionará a los autores, según lo establecido en el Artículo 35 del mismo cuerpo normativo.

3.2.1. Delito

Es todo acto del hombre que es típico, antijurídico, culpable, imputable y punible. También es definido como todo hecho doloso o culposo que es castigado con una pena. Según la teoría general del delito, cuyo estudio se enfoca en explicar qué es un delito y cuáles son los elementos que cualquier hecho punible debe tener, nos establece que los elementos positivos o necesarios para considerar o no una conducta como delito son los siguientes:

- a) **Acción:** es considerado el núcleo central del delito y es definida como la conducta voluntaria del ser humano que causa una modificación en el mundo exterior y que está prevista en la ley. La acción puede darse a través de una omisión que es un dejar de hacer algo que se tiene la obligación de hacer. O a través de la comisión que consiste en hacer algo.
- b) **Tipicidad:** consiste en la adecuación de la conducta humana en el tipo penal. Se refiere a la necesidad de que la acción o movimiento esté regulado en la ley penal.

c) Antijuridicidad: es un elemento positivo del delito que hace referencia a la oposición existente entre la conducta humana y la ley penal. Que la acción que se realiza no tenga causas que la justifiquen.

d) Culpabilidad: consiste en un comportamiento consciente de la voluntad que da lugar a un juicio de reproche debido a que el sujeto actúa contra derecho pudiendo conducirse de manera correcta. La culpabilidad se compone por tres elementos que son el dolo, la culpa y la preterintencionalidad. El dolo es la intención de causar el daño. La culpa a diferencia del anterior no se tiene intención de causar el daño, pero este se produce por dejar de cumplir con el deber de cuidado. Y por último está la preterintencionalidad que es un intermedio entre el dolo y la culpa, aquí se quiere causar un daño, pero al realizarlo se causa un daño mayor que el que se deseaba.

e) Imputabilidad: se refiere a la necesidad de que la persona que realiza la acción debe tener conciencia o entendimiento de lo que está realizando.

f) Punibilidad: es la que existe cuando la acción es sancionada por la ley con una pena o medida de seguridad. Dicha conducta debe tener una sanción establecida en la misma norma.

3.2.2. Delitos de tránsito

Un conductor de autobús durante el desarrollo de su trabajo puede verse involucrado en algún accidente de tránsito el cual trae consigo consecuencias que se encuentran

reguladas en la ley como delito. A partir de este momento dicha persona es responsable penalmente por la acción realizada y se le impone una pena o castigo por el delito cometido. A continuación, se establecen los delitos que puede cometer un piloto de transporte colectivo durante sus labores:

a. Homicidio culposo

Es el delito que tiene como resultado la muerte de un ser humano, la cual es causada por otro, este se caracteriza porque se obra con culpa, es decir, sin intención o dolo. A diferencia del homicidio, este delito es cometido por acciones u omisiones lícitas. Por lo anterior mencionado se puede establecer que el homicidio culposo es el delito por el cual se interrumpe la vida humana en forma accidental, realizando una actividad permitida por la ley.

Aquí no hay intención o deseo de causar la muerte, sino que esta se da como consecuencia de un descuido o falta de precaución o cautela. En este delito el sujeto activo no tiene el debido cuidado al que está obligado para evitar dañar el bien jurídico tutelado por el Estado.

El fundamento legal lo encontramos en el Artículo 127 del Decreto número 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, Código Penal, el cual establece que “Al autor de homicidio culposo se le sancionará con prisión de dos a cinco años. Cuando el hecho causare, además, lesiones a otras personas o resultare la muerte de varios, la sanción será de tres a ocho años de prisión.

Si el delito fuere cometido al manejar un vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, que afecten la personalidad del conductor o con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que correspondería en caso de no existir alguna de estas circunstancias.

Si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de diez a quince años.”

Se impone una pena menor a la que le corresponde al autor del delito de homicidio ya que en el homicidio culposo la muerte es causada por un hecho accidental, fortuito o involuntario, en el cual se ignora que la acción que se realiza, por ser lícita, puede causar la muerte a una persona.

b. Lesiones culposas

Según el diccionario de la Real Academia Española lesión es todo daño o detrimento causado en el cuerpo, mente o salud de una persona como consecuencia de una herida, golpe o enfermedad. El Código Penal en el Artículo 144 la define como el daño que causa una persona en la mente o cuerpo de otra, pero sin que esta tenga la intención de matarla. Y son culposas porque se producen involuntariamente, por no tener el cuidado

necesario en la actividad que realiza. El daño es resultado de un acto meramente accidental.

Las lesiones culposas se encuentran reguladas en el Artículo 150 de la norma antes citada. El cual establece que la persona que: “causare lesiones por culpa, aun cuando sean varias las víctimas de este hecho, será sancionado con prisión de tres meses a dos años. Si el delito fuere ejecutado al conducir vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes o estado de ebriedad, que afecten la personalidad del conductor, o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además, una multa de cinco mil a veinticinco mil quetzales, suspensión de licencia de conducir de seis meses a dos años.

Si el delito fuere causado por pilotos de transporte colectivo o de carga, en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de tres a cinco años y cancelación de licencia de conducir de seis meses a tres años o por el tiempo que dure la condena. En caso de reincidencia, la sanción de prisión y cancelación de licencia se duplicará.”

En las lesiones culposas se pretende sancionar al autor del delito por el daño que causa a otra persona al realizar una acción u omisión sin observar las reglas o normas de precaución necesarias para prever y evitar un daño o perjuicio sobre terceros.

c. Responsabilidad de conductores

Es un delito que busca sancionar a quien conduzca un vehículo de forma imprudente o bajo efectos de bebidas alcohólicas o drogas estupefacientes. La pena que se impone consiste en una multa de cinco mil a veinticinco mil quetzales y cancelación de licencia de conducir de tres meses a cinco años. Comete este delito un conductor cuando realiza alguno de los presupuestos establecidos en el Artículo 157 del Código Penal los que pueden ser:

- 1) Conducir un vehículo automotor en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas tóxicas o estupefacientes.
- 2) Conducir un vehículo de motor sea con temeridad, impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, con lo cual pone en riesgo la vida de las personas, su integridad o sus bienes, asimismo sea que causare intranquilidad, zozobras públicas, o no poseyere o portare la respectiva licencia de conducir, bajo las condiciones pertinentes al tipo de vehículo que conduce.

Cuando hay reincidencia la sanción establecida se aumenta en una tercera parte. Si como consecuencia de la conducta irregular contenida en el numeral uno de este Artículo, resulta daño o lesión, cualquiera que sea su gravedad, la pena será de tres a cinco años de prisión, incluida la cancelación de la licencia de conducir en el caso del piloto del vehículo. En el caso del propietario, sea persona individual o jurídica, se le

cancela la licencia de operación de transporte público por cinco años, sin perjuicio de la responsabilidad civil que resulta de la conducta realizada.

Cuando el hecho de tránsito es causado por un piloto de transporte colectivo de pasajeros o de carga, en cualquier circunstancia prevista en el numeral uno o dos, se le sanciona con el doble de la pena señalada. Además, se le cancela la tarjeta de operación del vehículo por cinco años.

También se puede sancionar al conductor de un vehículo de transporte colectivo cuando conduce el mismo sin contar con la licencia de conducir respectiva, la pena consiste en prisión de seis meses a un año y multa de tres mil a cinco mil quetzales. Asimismo, se sanciona con el doble de la pena señalada con anterioridad, al empleador sea propietario o encargado de la dirección de la empresa en caso se trate de una persona jurídica, cuando emplea a un conductor de transporte colectivo que no cuenta con la autorización de la licencia respectiva, según lo establecido en el Artículo 157 bis del mismo cuerpo legal.

3.2.3. Delitos que pueden cometer los propietarios de buses

Según el Artículo 2 del Decreto 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala, Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito un propietario de bus puede cometer el delito de encubrimiento propio cuando incumple con la obligación de presentar al Ministerio Público, dentro de las 48 horas siguientes al hecho de tránsito, el expediente

en donde consten los datos de identificación del piloto responsable de un hecho de tránsito constitutivo de delito.

Asimismo, pueden cometer el delito de homicidio culposo o lesiones culposas cuando se produce un hecho de tránsito que, según el resultado del peritaje realizado, el hecho se deriva de una alteración, deterioro o deficiente funcionamiento de los sistemas de suspensión, frenos, dirección, llantas o luces del autobús involucrado. Pueden ser acusados de estos delitos el propietario del bus, cuando sea una persona individual, o el representante legal cuando es una persona jurídica. Esto según lo establecido en el Artículo 4 de la ley mencionada.

3.2.4. Prescripción de la responsabilidad penal

Primero se debe establecer que cuando se habla de prescripción en Derecho Penal se hace referencia a una de las formas de extinción de la responsabilidad penal por el transcurso del tiempo establecido en la ley para perseguir el delito o falta. Es decir que para que se extinga la acción penal es indispensable que se haya agotado el plazo señalado en la ley para ejercerlo.

Dicho plazo se comienza a contar desde el día de su consumación, cuando se trata de delitos consumados. En el caso de un delito cometido por un conductor de transporte colectivo en el ejercicio de sus labores prescribe, aplicando lo establecido en el Artículo 107 del Código Penal numeral dos, por el transcurso de un período igual al máximo de duración de la pena señalada aumentada en una tercera parte, no pudiendo exceder

dicho término de 20 años ni ser inferior a tres. Por lo que al cumplirse con dicho plazo prescribe la responsabilidad penal siempre que la misma no se haya interrumpido.

3.3. Diferencias entre responsabilidad penal y responsabilidad civil

- La responsabilidad penal se deriva de la violación de una norma penal, independientemente de si se causó o no un daño. La responsabilidad civil extracontractual sólo se configura cuando efectivamente se ha causado el daño o perjuicio.
- Para que se origine la responsabilidad penal es necesario que la acción u omisión esté tipificada en la ley. Las que dan origen a la responsabilidad civil no necesariamente están tipificadas en la ley.
- Para fijar la responsabilidad penal se toma en cuenta la magnitud de la culpabilidad del infractor. Por su parte la responsabilidad civil se determina en razón con la cuantía del daño o perjuicio causado.
- La responsabilidad penal se extingue por la muerte del infractor. En la responsabilidad civil la muerte del infractor no la extingue, esta se transmite a los herederos del obligado.
- Aunque se deje sin efecto la responsabilidad penal el obligado no se libera de la responsabilidad civil y viceversa.

CAPÍTULO IV

4. Accidentes de tránsito

Según el diccionario de la Real Academia Española un accidente es todo suceso eventual que altera el orden regular de las cosas, del cual puede resultar un daño involuntario para las personas o cosas, y trae consigo consecuencias jurídicas determinadas.

En materia de tránsito un accidente se define como “el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico de vehículos. Su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de automotores y el atropello de los peatones.”²⁴

Este “es un suceso derivado de un error en la circulación y del cual se producen daños materiales y/o lesiones a personas y hasta la muerte; aquí, por tanto, se encuentra una estrecha vinculación entre lo humano y lo material, el primero constituido por los peatones, los conductores y los pasajeros y el segundo por las vías y los vehículos.”²⁵

²⁴ Ossorio. **Op. Cit.** Pág. 15.

²⁵ Chuy Pichiyá, Wifredo Natanael. **La Creación del Juzgado Especializado en Hechos de Tránsito, en el Municipio de Villa Nueva, Departamento de Guatemala.** Pág. 21

4.1. Principales causas que provocan accidentes de tránsito

Entre estas podemos distinguir las causas determinadas por el factor humano que provocan el 80 por ciento de los accidentes las cuales se derivan de la irresponsabilidad de los conductores. Están las provocadas por el factor mecánico que representan el 10 por ciento de los incidentes, aunque es claro que el factor mecánico puede prevenirse si las personas les dan un mantenimiento adecuado a los automotores. Y el 10 por ciento restante de accidentes se da por factores climáticos como la lluvia. En algunos casos también influyen las condiciones en las que se encuentran las carreteras.

4.1.1. Causas provocadas por el factor humano

Dentro de estas se pueden mencionar las siguientes:

- Conducir bajo efectos de alcohol, medicina o estupefacientes, debido que al estar bajo la influencia de algún narcótico se reducen drásticamente todos los reflejos.
- Conducir a excesiva velocidad, esto trae como consecuencia el aumento de adrenalina que impide visualizar y reaccionar ante los posibles riesgos frente a ellos.
- Falta de experiencia del conductor.
- Desacato de las señales de tránsito, debido a la falta de educación vial muchas

personas conducen de manera temeraria y no respetan las señales de tránsito aumentando así la posibilidad de tener un accidente, por ejemplo, impactar con otro vehículo, perder el control o arrollar a un peatón.

- Sueño o fatiga del conductor, debido a la somnolencia o cansancio se disminuyen considerablemente los reflejos, impide reaccionar a tiempo ante algún obstáculo en la carretera y aumenta la posibilidad de salirse de la vía.
- Distracción del conductor, como lo es usar el celular, maquillarse, comer, manipular la radio, ingresar o actualizar la ruta GPS, son las acciones que causan más accidentes.
- Imprudencia de los peatones, en el caso de cruzar la calle sin hacer uso de pasarelas, andar por la calle en estado de ebriedad y no hacer uso de las aceras.
- Exceso de carga o de pasajeros, ya que debido al peso o falta de visibilidad en el espejo retrovisor impide al conductor poder controlar el vehículo como es debido.

4.1.2. Causas provocadas por el factor mecánico

- Utilizar vehículos que presentan fallas mecánicas, por ejemplo, falla en el sistema de freno o sistema eléctrico.
- Falta de mantenimiento del vehículo, como lo es utilizar el vehículo cuando tiene llantas lisas o que las luces no funcionen.

4.1.3. Causas provocadas por el factor climatológico

- Cuando hay niebla, humedad o lluvia que hacen que los accidentes de tránsito se incrementen debido a la falta de visibilidad, lo resbaloso del asfalto y el mal estado de los vehículos.

4.2. Consecuencias de los accidentes de tránsito

Cuando ocurre un accidente de tránsito este trae consigo varias consecuencias. Como lo son las consecuencias jurídicas y legales ya que, si por causa del accidente resulta la muerte o lesión de una persona, se comete un delito. Por el cual se impone una pena a la persona que lo causó. Puede enfrentarse a pasar años en prisión y está obligada a pagar una suma de dinero en concepto de multa. Si de este hecho solo resultan daños y perjuicios la persona que resulte culpable por el hecho está obligada a pagar los daños causados.

También están las consecuencias físicas y emocionales que dejan estos hechos. Hay casos en los que se provocan lesiones que únicamente requieren de reposo. Pero las hay también lesiones que provocan invalidez en la persona, impidiéndole o dificultando la posibilidad de trabajar y de valerse por sí misma. Además, trae consigo gastos médicos que no estaban previstos y si estos se deben mantener de por vida modifican la economía de quien los sufre.

En Guatemala la mayoría de gente que los sufre no tiene las posibilidades económicas para cubrir todos los gastos que se requieren y si la persona que se ve afectada por un accidente es el encargado de proveer a la familia, sus condiciones de vida se modifican de manera considerable. Ya que son sus familiares los que se ven obligados a trabajar y proveer los alimentos, aunque muchas veces no estén en las condiciones necesarias para iniciar sus labores. Dejan a un lado sus estudios para volverse proveedores y con esto impiden que puedan tener acceso a trabajos para los cuales es obligatorio tener cierto grado de estudios.

En muchos casos causan depresión debido a la muerte de algún familiar, dejan a niños en orfandad, que se quedan a cargo de familiares que no siempre tienen las posibilidades económicas para proveer su manutención. También los afecta psicológicamente cuando la persona queda inválida, por lo que esta se ve marcada de por vida y le es difícil aceptar su nuevo estado, provocando en ellos depresión y afectando con esto a toda la familia.

4.3. Educación vial

Es el conjunto de medidas y recomendaciones que toda persona debe conocer al momento de transitar por la vía pública, sea como conductor de cualquier tipo de vehículo (bicicleta, motocicleta, automóvil) o como peatón. En esta se incluyen todos los conocimientos, reglas y normas de comportamiento que cada individuo debe poseer al movilizarse en el tránsito, sea vehicular o peatonal.

La educación vial comprende muchos factores relacionados con la conducción, que van desde el debido conocimiento de las señales de tránsito, pasando por los diferentes elementos que garantizan la protección propia y la de los demás, llegando a los diversos aspectos que, en materia legal, debe tomarse en consideración frente a las infracciones.

Su finalidad es guiar a las personas mediante reglamentos y señales de tránsito, para disminuir los accidentes y poder disfrutar de los espacios públicos con mayor seguridad. Busca desarrollar en el ciudadano; en su faceta de conductor, pasajero o peatón; una serie de aptitudes, destrezas y hábitos para disponer de mayor pericia, conocimiento y equilibrio mental, para poder actuar de manera inteligente y razonable cuando se conduzca por la vía pública. Asimismo, pueda comprender y respetar las leyes y reglamentos vigentes que regulen el tránsito en el país.

Entre los objetivos que se pretenden alcanzar a través de la educación vial están:

- Evitar los accidentes de tránsito, tanto en peatones como en conductores.
- Desarrollar y fortalecer comportamientos y actitudes en los ciudadanos para que minimicen los riesgos en sus desplazamientos, pudiendo así disfrutar de espacios públicos seguros.
- Conocer las normas de circulación peatonal en las carreteras y tener un comportamiento adecuado como peatón al momento de circular en la vía pública y fomentar actitudes de convivencia ciudadana.

- Contribuir al desarrollo de una conciencia ciudadana que permita que en el espacio público se privilegie el respeto hacia los demás y la seguridad vial como un bien común.
- Que los pasajeros puedan utilizar adecuadamente y con responsabilidad el transporte, tanto el particular como el colectivo.
- Valorar las campañas institucionales dirigidas a la mejora de la seguridad del tránsito.
- Enseñar la importancia que tienen las normas y señales de tránsito, informando el significado de ellas y crear actitudes de respeto hacia las mismas.
- Ser responsable al momento de conducir bicicletas o motocicletas, teniendo conciencia de los peligros que pueda suponer hacerlo de manera indebida y respetar las normas y señales relativas a la circulación de dichos vehículos.
- Saber utilizar correctamente las vías y comportarse de forma adecuada sea como pasajero, conductor o peatón.
- Identificar los principales grupos de riesgo y analizar cuando, como y donde se producen los accidentes de tránsito.
- Fomentar actitudes de respeto a las normas y hacia los agentes de tránsito como servidores en la vigilancia y ordenación del tránsito.

- Conocer y practicar las primeras medidas de seguridad en caso se presente un accidente de tránsito, así como las normas de socorrismo y primeros auxilios.
- Conocer los elementos fundamentales del tránsito (peatón, vehículo, vía, etc.).

Es importante que la educación vial se imparta primeramente en el seno familiar y luego se siga fortaleciendo en los centros educativos, para ir formando ciudadanos de bien, que cumplan y respeten las normas establecidas para el buen desplazamiento en las vías.

Como se mencionó anteriormente el 80 por ciento de accidentes de tránsito se debe al factor humano, por lo que, si se imparte la educación vial desde temprana edad, la mayoría de estos hechos se pudieran prevenir, ya que los accidentes no son provocados únicamente por conductores, sino que también son causados por la imprudencia de los peatones.

4.3.1. Falta de educación vial en Guatemala

En Guatemala la mayoría de los ciudadanos carecen de conocimientos sobre educación vial, ya que esta no se fomenta como debería. Hay una ausencia sobre la concientización de conocer el significado de las señales de tránsito. Y aunque exista una ley y reglamento de tránsito la mayoría de las personas no conoce ni respeta la misma. Esta no debe estudiarse únicamente para adquirir la licencia de conducir, es obligatorio que la conozca toda persona que se conduzca por la vía pública, sea como conductor o peatón.

También influye que en muchos casos los agentes encargados de imponer multas por infracciones a las leyes, no las ejecutan, aunque tengan conocimiento de la falta. O en caso de que el agente sí imponga una sanción, la persona que cometió la falta no acepta que actuó mal y por eso fue sancionado.

No se puede dejar de lado la responsabilidad que en algunos casos recae sobre los peatones, ya que, por no saberse conducir por las calles, son los causantes de muchos accidentes. Debido a que no utilizan las banquetas que son el lugar por el cual deben transitar, o bien al momento de cruzar una calle no lo hacen de la forma en que es debida, o en caso hay semáforo no verifican antes si éste está con luz verde y así poder atravesar la vía. También se debe a que en la mayoría de los hechos no han utilizado las pasarelas para poder cruzar y con esto ponen en peligro no solo su vida sino la de los conductores y sus acompañantes que se movilizan por dichas calles.

Asimismo, la mayoría de los motoristas no utilizan casco ni respetan los carriles, se atraviesan de un lugar a otro sin importarles el peligro a que exponen a los demás conductores y peatones porque algunas veces utilizan las aceras para transitar. En el caso de las personas que se movilizan por medio de una bicicleta no siempre utilizan el equipamiento necesario ni se conducen en la forma debida. Pero no solo estos son los responsables de los accidentes ya que los automovilistas no tienen el respeto debido hacia ellos. Por lo tanto, la educación vial es de vital importancia que se imparta a todo ciudadano para poder tener una ciudad ordenada y respetuosa a toda persona, sea conductor o peatón.

4.4 Seguridad vial

Es aquella que busca la movilización y el desplazamiento libre y exento de todo daño en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito o disminuyendo sus efectos cuando estos ya se han producido. Incluye las normas y sistemas con los cuales se disminuyen las posibilidades de averías, choques y sus consecuencias. Asimismo, hace referencia a las reglas y actitudes que son necesarias para que una persona pueda transitar de forma segura ya sea que lo haga como conductor de un vehículo o como peatón.

El principal punto de la seguridad vial se compone por las normas regularizadoras del tránsito y la responsabilidad de los que hacen uso de la vía pública. Su finalidad es proteger a las personas y sus bienes, a través de la eliminación o control de los factores de riesgo que permitan reducir la cantidad y severidad de los accidentes de tránsito. Por lo que busca prevenir posibles siniestros de tránsito ya que en su mayoría éstos son evitables si se toman las precauciones necesarias.

A través de la seguridad vial se busca promover la cortesía y precaución al momento de conducir un vehículo, así como la protección de los peatones, personas discapacitadas y ciclistas, también se pretende promover el uso racional del vehículo particular.

CAPÍTULO V

5. Propietarios de buses de transporte colectivo incumplen la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito

Para que exista un transporte público colectivo eficiente y seguro para los usuarios es necesario que se haga cumplir con lo preceptuado en la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, esto con el objeto de que los propietarios efectivamente contraten pilotos idóneos para el manejo de dichos vehículos que se responsabilicen por los daños que causan en caso se diera un accidente de tránsito y que sean capaces de dar un buen trato a toda persona que hace uso de este medio de transporte.

5.1. Problemática del transporte colectivo en Guatemala

La prestación del servicio de transporte colectivo en Guatemala desde su surgimiento ha sido precaria, deficiente y desordenada. Ha sido vista como una actividad para obtener ganancias y no como un servicio esencial que la población necesita. Situación que han tenido que soportar los usuarios que, con el objetivo de poder llegar a sus respectivos lugares de trabajo, de recreación o a ciertas oficinas y comercios para realizar trámites o compras se ven obligados a transportarse a través de este servicio. El cual con el paso del tiempo se ha vuelto peligroso y oneroso, en el que cada pasajero se ve forzado a permitir un sin número de incomodidades, las cuales, como la mayoría de las veces, recaen sobre las personas más vulnerables.

Problemas como el paro de transporte colectivo, el cual no es nuevo, se han llevado a cabo desde hace muchos años, ya que el primer paro de transporte data de 1926. La razón fue porque los empresarios se negaban a pagar el aumento del impuesto de circulación, situación que ha sido cíclica desde ese momento. Aunque cambie el motivo del paro, sea por exigir un aumento al pasaje, pago del subsidio, pago de salario a los conductores, exoneración de multas o solicitar seguridad a las autoridades, siempre el mayor afectado es el usuario.

Muchos de estos paros se deben a la inseguridad que golpea diariamente a este servicio. Porque la mayoría, sino que casi todo el transporte público colectivo se ve afectado por las extorsiones que les cobran los mareros para poder circular y así no atentar contra la vida de pilotos y ayudantes. Los conductores se ven obligados a reunir grandes sumas de dinero que, con el paso de los meses, estas sumas se convierten en cantidades millonarias. Caso por el cual los usuarios se ven perjudicados directamente, ya que son ellos los que tienen que pagar el valor del pasaje, el cual es aumentado por los pilotos.

Sin embargo, no solo es un grupo que los extorsiona, ya que hay casos en los que son acechados por dos o tres grupos delictivos. Los cuales no se conforman únicamente con una cuota mensual, extorsionan a los pilotos para que estos además paguen una suma de dinero por concepto de extorsiones fijas o normales, así como extorsiones por concepto de bono escolar, bono de semana santa, bono 14 y bono de aguinaldo. Ante esta situación los pilotos realizan paros para exigir a las autoridades seguridad, que puedan controlar y hacer cesar el constante acoso que ejercen los pandilleros sobre ellos.

Y debido a que el gobierno de Guatemala a través del Ministerio de Gobernación no ha sido capaz de dar con los responsables de estos grupos de extorsionistas, algunos pilotos han solicitado a las autoridades, como medida de seguridad, que les asignen por lo menos un agente policial a cada unidad de transporte público para que los acompañen durante los recorridos, y así tanto los pilotos como los pasajeros se sientan con un poco de seguridad.

De acuerdo con estas circunstancias el usuario se ve obligado a pagar más de cinco quetzales para transportarse a través de picops, que ante la falta de buses van sobrecargados, o bien pagar 30 quetzales o más si lo hacen a través de un taxi. Gasto al cual no se pueden negar porque necesitan llegar a tiempo a sus trabajos, por lo que no tienen más opción que acceder a pagar dichas cantidades, modificando con esto su presupuesto y desajustando el dinero que tienen destinado para la alimentación u otros gastos familiares.

El problema del aumento de pasaje se da con más frecuencia en los buses de transporte público urbano tradicional (buses rojos y preferencial) ya que en éstos los pilotos son los que se encargan de cobrar el pasaje en efectivo. Aunque también existen denuncias por parte de los usuarios del Transurbano porque en ocasiones cobran más pasaje del que está autorizado.

Otra situación que los usuarios del transporte colectivo tienen que padecer al abordar un bus es el miedo latente de que ese día pueden ser asaltados. Y no solo se trata del robo de sus bienes, sea dinero o celulares, sino que incluso pueden perder la vida. Ya que en

caso de que algún pasajero se niegue a entregar sus pertenencias, los delincuentes toman la decisión de disparar en contra de las personas que se rehúsan a cumplir con sus órdenes.

Se han suscitado casos en los que los usuarios ante el cansancio de estar siendo asaltados con tanta frecuencia han respondido a estas intimidaciones disparando en contra de los delincuentes. Lo cual, pone en peligro a los demás pasajeros, debido a que pueden resultar heridos por una bala perdida. Hecho que se da por la desesperación de las personas porque las autoridades a lo largo de los años no han tomado medidas de seguridad que efectivamente los protejan y hagan cesar tanta delincuencia que golpea al transporte público.

Debido a la violencia que azota a este servicio, el hacer uso de este medio de transporte se convierte en un verdadero calvario para las personas que no tienen otra alternativa para movilizarse. Porque en lugar de que ésta vaya disminuyendo con el paso del tiempo, va en aumento, dejando como resultado la muerte de tanto guatemalteco sean estos pilotos, ayudantes o usuarios.

Otra problemática que enfrenta el transporte colectivo es lo relacionado al subsidio que el gobierno del Estado de Guatemala le entrega anualmente a las personas individuales o jurídicas que tienen a su cargo este servicio. Subsidio al cual tienen derecho los propietarios por cada bus que tienen registrado, aunque no todos los buses salgan a prestar el servicio efectivamente.

La repartición del subsidio ha sido motivo de pleito entre los propietarios de los autobuses, así como una causa de corrupción en la asignación de este. Situación que data de los años 70 a partir de su surgimiento y que durante todo este tiempo no se ha visto la efectividad de este ya que no se ha cumplido con la mejora en la prestación del servicio de transporte.

Aunque el subsidio se otorga con el objeto de mantener el precio del pasaje estable, esto no se cumple, ya que los usuarios diariamente son obligados a pagar entre dos a cinco quetzales por pasaje, dichos cobros son exigidos a partir de las cinco de la tarde. Condición que las personas aceptan porque si se niegan a pagar ese precio los pilotos y ayudantes no les permiten abordar los buses.

Así mismo, se les otorga subsidio para que las personas de la tercera edad puedan gozar de transporte gratuito. A pesar de ser un beneficio para los adultos mayores se ha convertido en una situación de discriminación para ellos. Ya que los pilotos, en su mayoría de los buses rojos, no les paran debido a que no representan ingresos para ellos. Negándoles el uso de este servicio.

Otra situación a la que los usuarios deben enfrentarse en el transporte público es el deplorable estado en el que se encuentran los buses. Son automotores que se adquieren ya usados, y que, tras prestar el servicio por tantos años en nuestro país, se encuentran en condiciones en las que se pueden calificar como chatarra en lugar de un bus apto para que circule prestando el servicio.

En el Transurbano también existen problemas y uno de ellos es al que enfrentan los usuarios de la tercera edad, debido a que se les niega la tarjeta dorada, la cual les otorga el derecho a gozar de cuatro viajes al día de forma gratuita. Únicamente les extienden la misma a las personas a partir de los 65 años. A pesar de que tienen derecho a ella desde los 60 años según el Decreto 80-96 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Protección para las Personas de la Tercera Edad.

Asimismo, existen otras quejas contra el Transurbano debido a la escasez de buses, no obstante que el gobierno de Álvaro Colom les dio 35 millones de quetzales para la adquisición de las tres mil unidades que autorizaron. Únicamente 495 buses prestaron el servicio inicialmente, y con el paso del tiempo solo 270 unidades funcionan, lo cual implica para los usuarios largas esperas en las paradas.

Otra problemática de los buses rojos es que “han contribuido a contaminar el ambiente y a deteriorar la calidad de la vida en el entorno urbano. Especialmente, al no contarse con escapes apropiados que filtren debidamente el humo negro”.²⁶ Producen contaminación acústica por todo lugar en donde circulan, ya que emiten un ruido excesivo por el mal estado en el que se encuentran y también por los gritos que emiten los ayudantes para poder atraer pasaje. Asimismo, producen contaminación visual por toda la publicidad que le ponen a estos.

²⁶ Velásquez Carrera, Eduardo Antonio. **La problemática del transporte urbano: dos estudios de la comisión multisectorial del transporte urbano colectivo en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala.** Pág. 78

Viajan sin las condiciones necesarias para que sea un transporte seguro. Algunos no cuentan con luces para poder circular en la noche. Utilizan la parte trasera del bus para colocarles publicidad, impidiéndole así al piloto la visibilidad y la ubicación de los otros vehículos que se desplazan junto a él. Sus asientos se encuentran deteriorados, rotos o les hacen falta uno o varios de estos.

Como consecuencia de esto se producen accidentes de tránsito que pueden ser evitados si se les da el mantenimiento correcto a los buses. Y se cumple con las normas de tránsito, ya que los pilotos no tienen el debido cuidado al conducir. Situación que se ve reflejada en la mayoría del transporte público en Guatemala. Conducen de manera temeraria no importándoles que lo que transportan son seres humanos.

Lo que les interesa a los conductores es llegar más rápido a las paradas y ganar el pasaje a los otros buses, lo que causa que manejen a excesiva velocidad y no tengan reparo en las señales de tránsito. Poniendo en riesgo tanto la vida de los pasajeros, conductores y demás personas que circulan por la vía pública.

Así mismo los usuarios deben movilizarse de manera incomoda porque los pilotos llenan los autobuses excediendo del número de pasajeros permitido. A diario las personas deben soportar el calvario que representa abordar un bus que ya va a su nivel máximo y aun así verse en la situación de estarse corriendo por imposición de pilotos y ayudantes porque les dicen que aún hay espacio.

Por lo que no es raro ver en las calles buses que van abarrotados y personas colgando de las puertas, hechos que aceptan los pasajeros con el objeto de poder llegar pronto al lugar al que se dirigen. Sin embargo, al viajar en esas condiciones ponen en peligro sus vidas, pues corren el riesgo de caer al asfalto y que sean atropellados por la misma unidad de transporte o por otro vehículo que vaya circulando por el sector.

Soportan los malos tratos de los que son objeto por parte de conductores y ayudantes en caso se negaren a pagar el valor del pasaje, que no está autorizado, o no cumplen con las órdenes de correrse para que puedan entrar más pasajeros. Tienen que hacer largas colas a las horas de mayor afluencia ante la falta de suficientes buses que cubran las rutas. Y poner en riesgo su vida cuando los pilotos van peleando pasaje porque en esos momentos no realizan las paradas de la forma correcta.

Además, los pilotos de las unidades de transporte afectan a los conductores de las demás clases de vehículos. Toda vez que no respetan las paradas autorizadas, paran las unidades en cualquier lugar para que aborden o desciendan los usuarios. Situación que causa congestionamiento que afecta a todas las personas, aunque no todos ellos hagan uso de este transporte. Sin embargo, esto no es únicamente culpa del piloto, ya que los pasajeros también colaboran pues son ellos quienes hacen señal de parada a dichos buses en cualquier lugar de las calles y avenidas donde circulan las unidades de transporte, contribuyendo así con el desorden en el tránsito en la ciudad de Guatemala.

A pesar de todos los problemas antes señalados, los guatemaltecos que no tienen posibilidades económicas para poder contar con un medio de transporte propio. No

tienen más opción que aceptar y soportar el mal servicio de transporte que se presta en el país, porque es el único medio con el que cuentan para poder llegar a sus destinos y así realizar sus tareas diarias.

5.2. Obligaciones de los propietarios y pilotos de buses reguladas en la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito

Según lo establecido en el segundo considerando de la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito el propietario de un bus de transporte colectivo está obligado a designar la conducción del autobús a una persona idónea, experta e identificable, para que se responsabilicen de su correcto manejo y su obligación de comparecer ante las autoridades encargadas de la persecución penal en caso se diera un accidente de tránsito. Esta identificación se logra a través del registro que todo propietario de bus debe llevar.

El obligado debe tener en dicho registro la fotocopia legalizada de la licencia de conducir, Documento Personal de Identificación, certificación de la partida de nacimiento; así como fotografía reciente del conductor y una constancia o declaración jurada del lugar donde vive al momento de ser contratado. Esta información debe ser actualizada anualmente, según lo regulado en el Artículo 2 de la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito.

El objetivo de que cada propietario de buses lleve el registro de los pilotos que contrate, se da debido a que la cantidad de vehículos de transporte colectivo excede la capacidad

de las autoridades para controlar la identidad de los conductores, por lo que le asignan la responsabilidad de llevar un registro a los propietarios de los buses.

También están obligados a proporcionar inmediatamente al Ministerio Público los datos de identificación y dirección exacta del piloto que ha sido contratado por él, en caso se diera a la fuga, cuando se viera involucrado en un hecho de tránsito que tiene como resultado un homicidio culposo o lesiones culposas.

Asimismo, son responsables del buen estado mecánico de sus unidades de transporte. Ya que si no velan por el óptimo estado del bus y en caso se diera un hecho de tránsito en el que según el peritaje se determina que el mismo se produjo por desperfectos mecánicos del autobús, sea en el sistema de suspensión, dirección, frenos o llantas, los propietarios deben responder penal y civilmente por el hecho.

En el caso de los pilotos están obligados a recibir clases de educación vial y de relaciones humanas para poder brindarle un buen trato a todo usuario de este servicio de transporte. Actualmente sólo pueden optar a la licencia de conducir tipo A, que les habilita manejar buses de transporte colectivo, las personas que como mínimo hayan cursado y aprobado tercero grado de primaria. Y según lo regulado en el Artículo 6 de dicha ley a partir del quinto año de vigencia de ésta, que sería el año 2019, únicamente se le podrá extender este tipo de licencia a quienes hayan aprobado la escuela primaria completa.

5.3. Caso concreto en el que se incumple lo regulado en la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito

A pesar de que uno de los objetivos de la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito es que los propietarios de buses contraten a pilotos que sean responsables al momento de circular por la vía pública, que sean personas que tengan educación vial y puedan proporcionarle un servicio digno a toda persona que hace uso de este servicio, la mayoría de los pilotos no cumplen con tales requisitos, situación que se evidencia diariamente en todo el territorio de la república.

Un ejemplo claro de esta situación se dio a conocer como resultado de un video que fue publicado en las redes sociales, en el que se muestra que el ayudante de un bus de ciudad Peronia agrede a una pasajera por negarse a pagar pasaje por su hijo que llevaba cargado en sus piernas.

Después de que se publicara el video la Dirección General de Transportes sancionó al propietario del bus por incumplir con tres aspectos regulados en la ley, la sanción se detalla a continuación:

-“Personal no idóneo contratado: asciende a Q3 mil, y es el dueño quien debe pagarla.

Se deriva de la agresión física.

- Sobrecarga de la unidad: es de Q3 mil, y debe cancelarla el propietario de la unidad de transporte. Se origina porque en el video se muestran pasajeros que viajaban parados.

- Piloto no reconocido: Q5 mil, se impone al patrón. Se estableció que el conductor del bus no está registrado ante la DGT”.²⁷

Asimismo, al piloto se le impuso una sanción que consiste en la suspensión de su licencia por seis meses y para que pueda reanudar sus labores debe demostrar que recibió la respectiva capacitación en el Instituto Técnico de Capacitación y Productividad, INTECAP. Según usuarios esta no es la primera vez que se suscitan agresiones hacia ellos por parte de pilotos y dueños de esta ruta. Sin embargo, para que se pueda perseguir penalmente es necesario que la persona agredida interponga su acción penal o que lo haga la Procuraduría de Derechos Humanos.

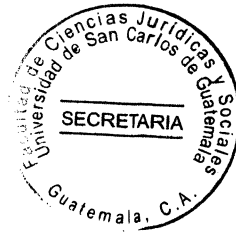
²⁷ <http://www.monitoreodemedios.gt/wp/2018/03/sancionan-a-dueno-y-piloto-de-bus-por-agresion-a-pasajera/> (Consultado: 11 de agosto de 2018)

CONCLUSIÓN DISCURSIVA

El hacer uso del servicio de transporte colectivo en Guatemala diariamente representa un suplicio para toda persona. Es un servicio deficiente en el que constantemente se producen percances que tienen como consecuencias la muerte o lesión de una o varias personas. Muchos de estos accidentes se dan por la falta de control que tienen las empresas o propietarios de los buses al contratar a los respectivos pilotos. Toda vez que asignan la conducción de los buses a personas que no tienen la experiencia necesaria para realizar dicha acción. En algunos casos ni siquiera cuentan con la licencia respectiva que los habilita para conducir este tipo de transporte. A pesar de que la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, Decreto número 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala, les impone como obligación contratar a personas aptas para prestar el servicio.

Esta situación provoca que se sigan dando accidentes en el que se ve involucrado el transporte colectivo ya que los pilotos manejan de forma imprudente, van peleando pasaje o como en algunos casos los autobuses presentan desperfectos mecánicos que se pueden prevenir si los transportistas cumplen con la obligación de darles el mantenimiento adecuado a los autobuses. Por lo que es necesario que tanto la Superintendencia de Transporte Público y la Dirección General de Transporte velen porque se cumpla con lo regulado en dicha ley y, asimismo, impongan sanciones drásticas a los empresarios y a los pilotos, para evitar que se siga poniendo en peligro la vida de los usuarios de ese tipo de transporte y de los peatones.





BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR GUERRA, Vladimir Osman. **Derecho de obligaciones**. Guatemala: 4^a. ed. Ed. Orión, 2007.

AGUILAR MIJANGOS, María Esther. **Terminal de buses y central de transferencia, para Mataquescuintla, Jalapa**. Guatemala: Tesis de Arquitectura, Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2007.

ANDRADE MORALES, Nancy Estefanía. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte**. Guatemala: Tesis de Licenciatura, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2006.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Buenos Aires: 19 ed. Ed. Heliasta S.R.L., 2008.

CALDERON MORALES, Hugo Haroldo. **Teoría general del derecho administrativo**. T. I. Guatemala: Servicios Diversos MR.

CHUY PICHYÁ, Wifredo Natanael. **La creación del Juzgado Especializado en Hechos de Tránsito, en el Municipio de Villa Nueva, Departamento de Guatemala**. Guatemala: Tesis de Licenciatura, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2015.

GODÍNEZ BOLAÑOS, Rafael. **Los servicios públicos y los servicios sociales**. Guatemala: (s.e.), 2012.

<https://definición.de/transporte/> (Consultado: 12 de enero de 2017).

<http://dle.rae.es/?id=aMhvXP> (Consultado: 12 de enero de 2017).

[http:// mu.muniguate.com/ index.php/ component/ content/ article/ 1-emetra/ 15-pmt](http://mu.muniguate.com/index.php/component/content/article/1-emetra/15-pmt) (Consultado: 6 de marzo de 2017).

<http://plataformadeinteligenciaurbana.muniguate.com/wp-content/uploads/2017/07/Perfil-Proyecto-AeroMetro-optimizadoV072017a.pdf> (Consultado: 20 de enero de 2018).

<https://www.eco-finanzas.com/diccionario/S/SUBSIDIO.htm> (Consultado: 22 de enero de 2017).

<http://www.monitoreodemedios.gt/wp/2018/03/sancionan-a-dueno-y-piloto-de-bus-por-agresion-a-pasajera/> (Consultado: 11 de agosto de 2018).

<https://www.pdh.org.gt/la-pdh/institucion/defensorias/usuarios-detransportep%C3%BAblico.html> (Consultado: 10 de enero de 2018).

MARTÍNEZ, Francisco Mauricio. Génesis del transporte. **Revista D.** No. 623. Guatemala, 3 de julio de 2016.

MORÁN MÉRIDA, Amanda. **Apuntes de la Universidad de San Carlos de Guatemala a la solución de la problemática del transporte colectivo urbano.** Guatemala: CEUR-USAC, 2010.

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

VELÁSQUEZ CARRERA, Eduardo Antonio. **La problemática del transporte urbano: dos estudios de la Comisión Multisectorial del transporte urbano colectivo en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala.** Guatemala: CEUR-USAC, 2008.

VILLALOBOS VIATO, Roberto. Crónica sobre ruedas. **Revista D.** No. 693. Guatemala, 19 de noviembre de 2017.

Legislación:

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



Ley de Contrataciones del Estado. Decreto número 57-92 del Congreso de la República de Guatemala. 1992.

Ley de Transportes. Decreto número 253 del Congreso de la República de Guatemala. 1946.

Ley de Sindicalización y Regulación de la Huelga de los Trabajadores del Estado. Decreto número 71-86 del Congreso de la República de Guatemala. 1986.

Ley de Protección para las Personas de la Tercera Edad. Decreto número 80-96 del Congreso de la República de Guatemala. 1996.

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

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

Código Civil. Decreto Ley número 106, Enrique Peralta Azurdia Jefe de Gobierno de la República de Guatemala. 1964.

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

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

Reglamento Interno de la Dirección General de Transportes. Acuerdo Gubernativo número 24-75 del Presidente de la República de Guatemala. 1975.

Reglamento de Tránsito. Acuerdo Gubernativo número 273-98 del Presidente de la República de Guatemala. 1998.



Reglamento de la Empresa Municipal de Transporte del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana. Acuerdo número COM – 002 del Concejo Municipal de la Ciudad de Guatemala. 2001.

Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Extraurbano en el Municipio de Guatemala. Acuerdo COM número 016-06 del Concejo Municipal de la Ciudad de Guatemala. 2006.

Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia. Acuerdo COM número 42-2009 del Concejo Municipal de la Ciudad de Guatemala. 2009.

Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial. Acuerdo Gubernativo número 225-2012 del Presidente de la República de Guatemala. 2012.