Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
GUATEMALA, C. A.

DIRECCIÓN LEGISLATIVA
- CONTROL DE INICIATIVAS -

NÚMERO DE REGISTRO

6551

FECHA QUE CONOCIÓ EL PLENO: 27 DE ENERO DE 2026.

INICIATIVA DE LEY PRESENTADA POR LOS REPRESENTANTES RONALTH IVAN OCHAETA AGUILAR, MANFREDO DUVALIER CASTAÑÓN GONZÁLEZ, SAMUEL ANDRÉS PÉREZ ALVAREZ, ALMA LUZ GUERRERO DE LA CRUZ, IVANNA MARÍA LUJÁN PADILLA, LUIS ENRIQUE VENTURA URBINA, JOSÉ CARLOS SANABRIA ARIAS, ANDREA BEATRIZ VILLAGRÁN ANTÓN, JOSÉ DIEGO TOLEDO CRUZ, ANDREA MARÍA REYES ZECEÑA, JOSÉ ORLANDO PÉREZ MARROQUÍN, BRENDA MARLENY MEJÍA LÓPEZ, LAURA FABIOLA MARROQUÍN CORDÓN, BYRON ALESKY OBREGÓN CASTAÑEDA, RAÚL AMÍLCAR BARRERA ROBLES, MIRNA VICTORIA GODOY PALALA Y COMPAÑEROS.

INICIATIVA QUE DISPONE APROBAR LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

TRÁMITE: PASE A LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES, TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, PARA SU ESTUDIO Y DICTAMEN CORRESPONDIENTE.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Guatemala, 27 de marzo de 2025
Oficio número 01 / RIOA / MDCG / PTJ

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DIRECCIÓN LEGISLATIVA
RECIBIDO
27 MAY 2025
FIRMA: HORA: 11:00

Licenciado
Luis Eduardo López Ramos
Dirección Legislativa
Congreso de la República de Guatemala
Su despacho

Respetable Director López Ramos:

Reciba un cordial saludo, por este medio deseamos que todas sus labores se desarrollen con éxito.

Con fundamento en el artículo 174 de la Constitución Política de la República de Guatemala, y el artículo 110 de la Ley Orgánica del Organismo Legislativo, Decreto 63-94 del Congreso de la República de Guatemala, nos permitimos adjuntar en formato escrito y digital la iniciativa de ley, que dispone aprobar **"LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL".** En tal virtud, solicitamos se sirva realizar los procedimientos respectivos a efecto que sea puesta en agenda y sea conocida por el Honorable Pleno de este Alto Organismo.

Esperando contar con sus buenos oficios a la presente; nos suscribimos de usted.

Sin otro particular,

Ronalth Ivan Ochaeta Aguilar
Diputado del Congreso de la República.

Manfredo Duvalier Castañón González
Diputado del Congreso de la República.

CONGRESO DE LA REPUBLICA
GUATEMALA, C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

INICIATIVA NUEVA

HONORABLE PLENO

La Constitución Política de la República de Guatemala, establece en el artículo 1; que el Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común. Sobre esto, la Corte de Constitucionalidad, "...añade que las leyes... pueden evaluarse tomando en cuenta que los legisladores están legitimados para dictar las medidas que, dentro de su concepción ideológica y sin infringir preceptos constitucionales, tiendan a la consecución del bien común. Al respecto conviene tener presente que la fuerza debe perseguir objetivos generales y permanentes, nunca fines particulares..."[1]

Otro deber del Estado establecido en la Constitución, es garantizar a los habitantes de la República; la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona, así como proteger la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de la persona. [2] Adicionalmente, el mismo texto constitucional establece que toda persona tiene libertad de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional y cambiar de domicilio o residencia, sin más limitaciones que las establecidas por la ley (...)[3]

La Declaración Universal de Derechos Humanos (1948), en su artículo 13 establece que "toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado" y ... "toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país". El Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966), en su artículo 12 reitera el derecho a la libertad de movimiento y residencia dentro del territorio de un Estado, así como el derecho a salir y entrar libremente en él.

La Convención de 1968 sobre la circulación vial establece normas sobre todos los aspectos de la circulación y la seguridad vial y sirve de referencia para la legislación nacional. Describe todos los comportamientos de los usuarios de la vía pública, por ejemplo, qué deben hacer los conductores y los peatones en los cruces e intersecciones. Promueve un comportamiento seguro por parte de los usuarios de la carretera. Así como la Convención de 1968 sobre la señalización vial, la cual estabiece más de 250 señales, símbolos y marcas viales acordadas en común y clasifica las señales viales en tres categorías (de advertencia de peligro, reguladoras e informativas), define cada una de

[1] Corte de Constitucionalidad, Gaceta No. 1, expediente No. 12- 86, página No. 3, sentencia: 17-09-86. Gaceta No. 63, expediente No. 1233-01, sentencia 05-02-02. - Gaceta No. 45, expedientes acumulados Nos. 342-97, 374-97, 441-97, 490-97 y 559-97, página No. 34, sentencia: 05-09-97.

[2] Artículo 2 y 3. Constitución Política de la República de Guatemala.

[3] Ibidem. Artículo 28.

CONGRESO DE LA REPUBLICA GUATEMALA C A

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

ellas y ofrece su descripción física para garantizar su visibilidad y legibilidad. Se centra en una infraestructura segura que contribuya a una movilidad más segura.

El Acuerdo de 1958 relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas. El Acuerdo constituye el marco jurídico para la adopción de reglamentos armonizados de las Naciones Unidas para todos los tipos de vehículos de ruedas fabricados, específicamente en relación con cuestiones de seguridad y medio ambiente. Abarca también, más de 140 reglamentos de las Naciones Unidas (como los relativos al casco, frenos, neumáticos, cinturones de seguridad). Las piezas y equipos que hayan sido homologados de conformidad con estos requisitos de seguridad exigentes llevarán la marca "E", un símbolo importante para la industria y los consumidores. Mejora la seguridad y la eficacia medioambiental, facilita el tráfico internacional por carretera y elimina los obstáculos técnicos al comercio internacional. También fomenta vehículos seguros y respetuosos con el medio ambiente.

El Acuerdo de 1997 relativo a la adopción de prescripciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de ruedas; establece el marco jurídico para la inspección de los vehículos de ruedas y para el reconocimiento recíproco de los certificados de inspección para la circulación transfronteriza de vehículos por carretera. Sus normas abarcan el comportamiento ambiental y la seguridad de los vehículos en uso. El acuerdo promueve que los vehículos sean seguros y respetuosos con el medio ambiente durante toda su vida útil. El Acuerdo de 1998 relativo al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a sus equipos y piezas, sirve de marco para el desarrollo de reglamentos técnicos mundiales sobre seguridad y eficacia medioambiental aplicables a los vehículos, entre ellos, el control electrónico de estabilidad, el impacto lateral de poste y el procedimiento de medición de las emisiones[4].

En respuesta a la magnitud y las repercusiones de las muertes y los traumatismos no mortales causados por el tránsito, en el 2010 la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la resolución 64/255, por la que se estableció el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (1) con el objetivo de estabilizar y reducir las cifras previstas de muertes causadas por el tránsito a escala mundial. En el 2011, el 51.º Consejo Directivo de la

[4] Visto en el sitio web:
https://unece.org/DAM/road_Safety/Publications/United_Nations_Road_Safety_Conventions_sp_01.pdf
Consulta de fecha 5 de septiembre de 2024.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

Organización Panamericana de la Salud (OPS) aprobó el Plan de acción de seguridad vial (2), cuyos objetivos se fundamentan en la situación de la Región. Este plan, que se ajusta al Decenio de Acción para la Seguridad Vial, establece directrices para los Estados miembros a medida que avanzan hacia el objetivo de prevenir y controlar el número de muertes causadas por el tránsito en la Región.

En septiembre del 2015, las Naciones Unidas aprobaron la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que comprende los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que reemplazan a los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM). Aunque la seguridad vial no estaba incluida en el programa de los ODM, las metas de seguridad vial forman parte de la nueva Agenda 2030. La meta seis del ODS 3 es reducir a la mitad el número de muertes y traumatismos causados por el tránsito en el mundo para el 2020; la meta 2 del ODS 11 es proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, ampliar el transporte público y mejorar la seguridad vial para el 2030.[5]

1. DERECHO A LA MOVILIDAD

La movilidad humana abarca diferentes formas de desplazamiento, como la migración, el refugio, el desplazamiento interno, el turismo, el comercio, el trabajo o el estudio. La movilidad humana también implica el reconocimiento y la protección de los derechos de las personas que se movilizan, así como el respeto a su dignidad y diversidad.

La movilidad humana tiene un impacto en el desarrollo económico, social, cultural y ambiental de los países de origen, tránsito y destino de las personas que se movilizan. La movilidad humana plantea diversos retos y oportunidades para los Estados y la comunidad internacional, que requieren de una gestión adecuada y coordinada, basada en el respeto al derecho internacional y los derechos humanos. La movilidad humana también exige una participación responsable de las personas que se movilizan, así como de los actores sociales e institucionales involucrados en el proceso.

La movilidad, es la capacidad de las personas de desplazarse de un lugar a otro para satisfacer sus necesidades y aspiraciones. Mientras que la seguridad vial es el conjunto de medidas que garantizan que la movilidad se realice de forma segura, sin riesgos de accidentes, daños a la salud ó a la vida. Ambos conceptos están estrechamente relacionados y son fundamentales para el desarrollo humano y el bienestar social.

---

[5] Decenio de Acción para la Seguridad Vial y el Plan de acción de seguridad vial de la OPS Disponible en: https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/28565/9789275319123-spa.pdf?sequence=6&isAllowed=y Consulta de fecha 5 de septiembre de 2024.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA C.A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

Dentro del marco jurídico internacional el derecho humano a la movilidad se encuentra reconocido y protegido por diversos instrumentos jurídicos internacionales, tanto universales como regionales.

El reconocimiento de la movilidad implica un compromiso con los principios de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas, que promueven una movilidad segura, accesible, inclusiva y sostenible para todos.

Este reconocimiento implica igualmente necesario que se implementen políticas públicas integrales y participativas que atiendan las necesidades y demandas de la población, que mejoren las condiciones del transporte público y de la movilidad en vehículos motorizados y no motorizados, que se fomente una cultura vial basada en el respeto y la responsabilidad, y que prevengan y sancionen los factores que generan accidentes y muertes en las calles.

En México, en el año 2011, las 32 entidades federativas del país representadas a través de sus gobernantes en la Conferencia Nacional de Gobernadores, se suman al *"Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional sobre Seguridad Vial 2011-2020"* y manifiestan su voluntad de contar con una política nacional que reduzca en un 50% la tasa de lesiones, discapacidades y muertes por accidentes viales antes del año 2020 con la finalidad de contribuir a reducir las lesiones, discapacidades y muertes por accidentes de tránsito en la red carretera federal y vialidades urbanas, así como promover el fortalecimiento y mejora de los servicios de atención médica pre-hospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito, fue formalizado por parte del Gobierno Federal *(DOF: Promulgada 06/06/2011).* En ese sentido, teniendo como fecha límite el año 2020, el 18 de diciembre del 2020 en México se realizó la modificación al artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial estableciendo el derecho humano a la movilidad.[6]

Como ya se dijo, el concepto de movilidad como una actividad involucra el desplazamiento personas, bienes, o cosas de un sitio a otro, ya sea a través de sus propios medios de locomoción o utilizando algún tipo de transporte, es un derecho inherente a la persona, irrenunciable y necesario, y es por ello que es importante situar al ciudadano en el centro de las políticas públicas. En este contexto, el compromiso es garantizar el derecho universal a la movilidad segura, eficiente y accesible como un pilar

[6] Citado del sitio web: https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/8287/12479 Consulta de fecha 18 de septiembre de 2024.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

fundamental. Este derecho implica asegurar que todos los ciudadanos tengan la posibilidad de desplazarse de manera digna y segura.

Dentro del marco legal guatemalteco, existen dos leyes que se enfocan en regular el tránsito y la seguridad vial, las cuales son el Decreto 132-96 "Ley de Tránsito y sus reformas", y el decreto 45-2016 "Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial y sus reformas". En ambas leyes, se intenta regular aspectos relacionados con el tráfico vehicular, sin embargo, se descuidan otros factores de mayor importancia y necesidad. Es esencial establecer los fundamentos y principios que aseguren el derecho a la movilidad en condiciones óptimas de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Igualmente, se omiten aspectos igualmente críticos, como la elaboración de políticas nacionales, planes, programas y proyectos, así como los mecanismos específicos de financiamiento para proyectos de gran envergadura necesarios para atender las necesidades de la población en Guatemala. Varios países, entre ellos México, Colombia y España, han implementado leyes de movilidad que han demostrado ser eficaces para mejorar la seguridad y las condiciones de desplazamiento. Estas legislaciones contribuyen al desarrollo ordenado y fomentan el fortalecimiento económico y social del país, sin que las instituciones pierdan su competencia, por el contrario, se ven fortalecidas en sus acciones al contar con una ley de movilidad y seguridad vial que aborde dicha problemática a nivel intersectorial[7].

1.1. EL PEATÓN Y CONDUCTOR COMO PARTE ESENCIAL DEL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD

El transitar ocurre en un tiempo y un espacio en el que también se mueven otros. De este modo, influye y es influido por el desplazamiento de los demás: la relación de los sujetos entre sí, los modos de tratarse y respetarse unos con otros, de fijar prioridades para el paso, la conciencia de la propia libertad -y de la responsabilidad que ésta conlleva-, así como las consecuencias de las propias acciones. De este modo, se hace énfasis en el ciudadano que se desplaza por una red vial, en la persona que transita, cualquiera sea el medio o la forma que utilice para desplazarse.

Se llama espacio público a los lugares donde todas las personas tenemos el derecho de circular, de esta cuenta, se denominan públicos en oposición a los ámbitos privados, ya que remiten a los sitios que pertenecen a la comunidad en su conjunto. En él conviven las distintas formas de movilidad de personas y vehículos, pero también está conformado por

[7] Bicidad, et al. (2024) Disponible en: https://leymovilidadgt.com/ consulta de fecha 5 de septiembre de 2024.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

los ámbitos compartidos, los lugares de socialización y encuentro, de intercambio y expresión de la vida social (parques, plazas, paseos, etc.). Siguiendo esta perspectiva se parte de afirmar que todos somos transeúntes: en tanto peatones, pasajeros o conductores.

Todas las personas son responsables de la construcción de un modo particular de transitar: más o menos responsable, más o menos caótico, más o menos seguro, más o menos solidario. Como ciudadanos que transitan, todo el tiempo y toman decisiones cuyas consecuencias impactan en la vida personal y social, y se conducen con prudencia o sin ella y preservan o ponen en riesgo la vida propia y la de los demás. Al mismo tiempo, estos son actores capaces de participar en la construcción de normas, en la regulación del tránsito y en nuestra sociedad. El respeto a la normativa vial y la responsabilidad en el tránsito es parte de un ejercicio cívico consciente, activo, constructivo. En este sentido, es esencial estar preparados y conocer los derechos y obligaciones que corresponden a los diferentes roles al transitar: ya sea como peatones, usuarios de transporte público de pasajeros, conductores de bicis, motos, autos u otros vehículos.

La manera de ejercer esos roles depende, además, de una diversidad de situaciones derivada de las distintas regiones geográficas de nuestro país y las particularidades de nuestra localidad, ya que no es lo mismo residir en grandes áreas urbanas o estar atravesados por redes de transporte colectivo, es por ello esencial considerar la realidad de las comunidades rurales o de poca población con sus características propias, porque es en las áreas rurales donde se encuentran caminos de tierra, en los que circulan autos junto a caballos, con escasa presencia de medios de transporte público y que tiene que aprender a convivir en la vialidad.[8]

1.2 SEGURIDAD VIAL

En todo el mundo, los traumatismos causados por el tránsito se cobran la vida de más de 1,2 millones de personas al año y son la principal causa de muerte en la población joven de 15 a 29 años de edad. Esta mortalidad tiene una repercusión enorme sobre la salud y el desarrollo, y representa una carga económica en todos los países. Se calcula que los traumatismos causados por el tránsito generan para los gobiernos costos de aproximadamente 3% del PIB y hasta de 5% en los países de ingresos bajos y medianos.

[8] Derecho Humano a la Movilidad y la Educación Vial. Disponible en: https://cienciala tina.org/index.php/cienciala/article/view/8287/12479

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

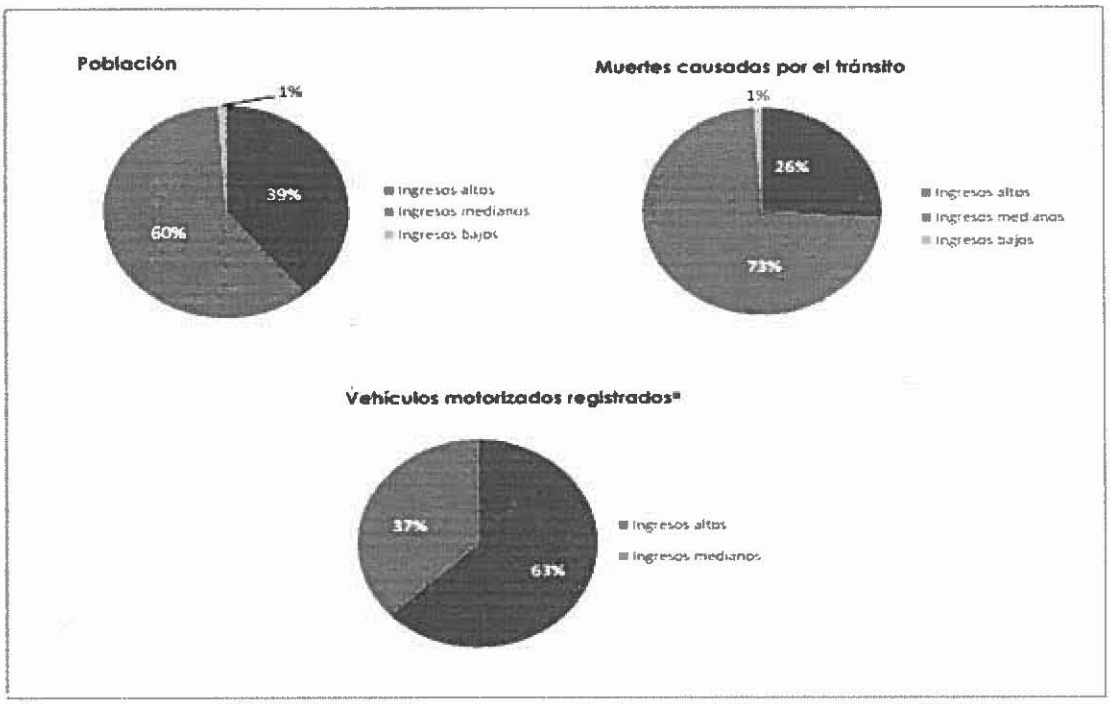
La tasa de mortalidad debida al tránsito en toda la Región es de 15,9 por 100.000 habitantes, cifra inferior a la tasa mundial de 17,4. Sin embargo, tras este promedio regional se ocultan marcadas diferencias de un país a otro. El aumento de las muertes causadas por el tránsito a escala mundial proviene en gran medida del aumento de la mortalidad en las vías de tránsito de los países de ingresos bajos y medianos, en particular en las economías emergentes. En la gráfica que procede, se presenta información de los porcentajes de población cuyas muertes fueron causadas por el tránsito y vehículos registrados en la Región de las Américas, por nivel de ingresos en el año 2013, aunque es de algunos años atrás, lo relevante de la estadística es la evidencia de la población afectada en función de los ingresos (altos, medianos y bajos), seguramente estos datos se han multiplicado, lamentablemente.

En particular, en muchos países de ingresos medianos, el riesgo de sufrir algún traumatismo causado por el tránsito depende de diversos determinantes sociales, como conducir bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad, la circulación del tráfico, así como del desarrollo urbano y de la infraestructura. Aunque los países de la Región constantemente han incorporado y ejecutado diversas intervenciones para reducir este tipo de traumatismos, el ritmo del cambio ha sido lento. Los traumatismos causados por el tránsito en la Región de las Américas se cobran la vida de unas 154.089 personas al año y representan un 12% de las muertes ocasionadas por el tránsito a escala mundial.

CONGRESO DE LA REPUBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

Gráfica No. 1



* Los datos de los vehículos motorizados registrados corresponden solo a los países participantes.

Del total de defunciones ocasionadas por el tránsito en la Región, un 45% correspondió a peatones, ciclistas y motociclistas, considerados como usuarios vulnerables de las vías de tránsito. Las defunciones de motociclistas aumentaron en 5% entre el 2010 (15%) y el 2013 (20%), lo que destaca la necesidad de proteger aún más a estos usuarios de las vías de tránsito.[9].

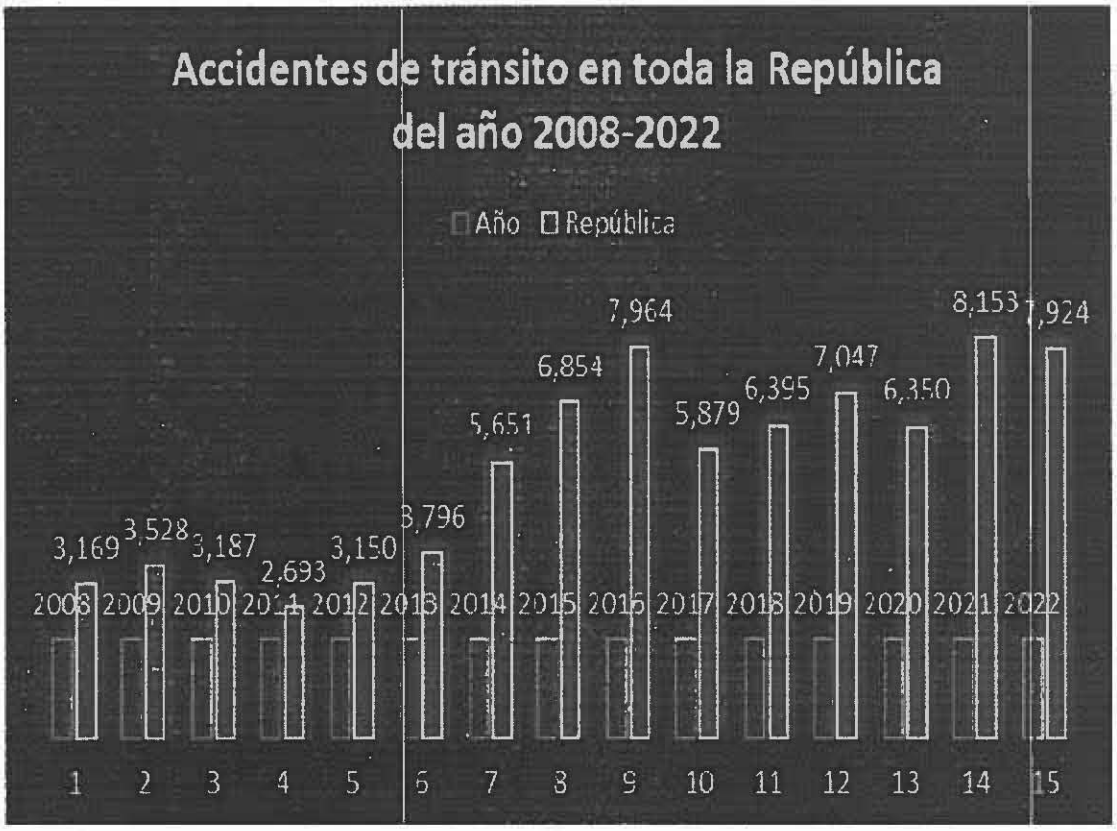
En Guatemala, según datos del Ministerio de Gobernación -MINGOB-, la tasa de motorización por cada 1 mil habitantes fue de 988 vehículos al 2022 y la tasa de mortalidad por 100 mil habitantes en la Ciudad de Guatemala, en 2022 fue de 22. En ese mismo año, la tasa de morbilidad por 100 mil habitantes fue de 268 lesionados por hechos de tránsito. En cuanto a la tasa de severidad que incluye la cantidad de fallecidos por

[9] Decenio de Acción para la Seguridad Vial y el Plan de acción de seguridad vial de la OPS Disponible en: https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/28565/9789275319123-spa.pdf?sequence=6&isAllowed=y Consulta de fecha 5 de septiembre de 2024.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

hechos de tránsito con el número total de víctimas (fallecidos y lesionados) se establece que por cada 50 víctimas de hechos de tránsito 4 fallecieron en 2022.

Gráfica No.2



Fuente: INE con datos de la Policía Nacional Civil.

En la gráfica precedente se presenta el número de accidentes de tránsito por departamento reportados por la Policía Nacional Civil al Instituto Nacional de Estadísticas desagregados por año, desde el 2008 al 2022. Estadísticamente, esto muestra una incidencia significativa en los años 2014, 2015, 2016, 2021 y 2022.

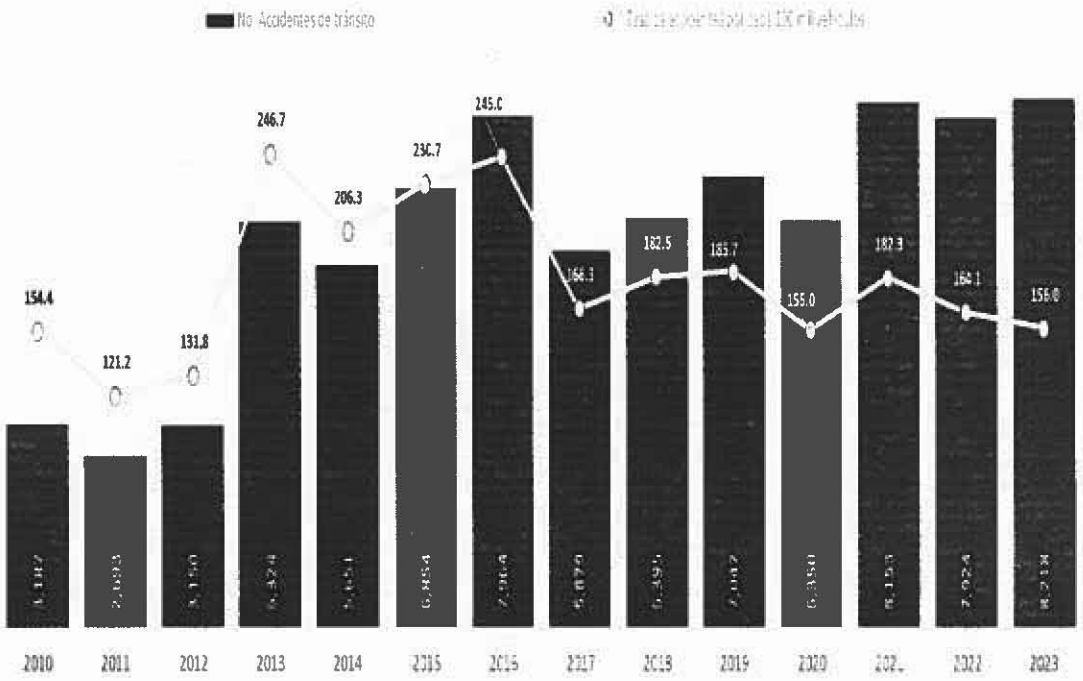
La gráfica 3, muestra el número de lesionados a causa de accidentes de tránsito, en donde se puede apreciar el número total de lesionados, siendo el caso 7,535 (2014), 8,718 (2015), 9,660 (2016) y así sucesivamente en donde la tendencia de accidentes ha dejado miles de lesionados.

Así mismo, en la gráfica 4, se observa evidencia de que son más hombres que mujeres los que han fallecido desde el 2018 a 2022. Complementariamente, el Instituto Nacional

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

de Estadística -INE- muestra que en el período del 2011 al 2023 se han reportado 22,322 personas fallecidas en hechos de tránsito a nivel nacional, representando una media anual de 1,717 víctimas fallecidas.

Gráfica No.3



Fuente: 2010-2023 INE con datos de Policía Nacional Civil-Sección de Estadística. Parque Vehicular, Superintendencia de Administración Tributaria SAT.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA C. A.

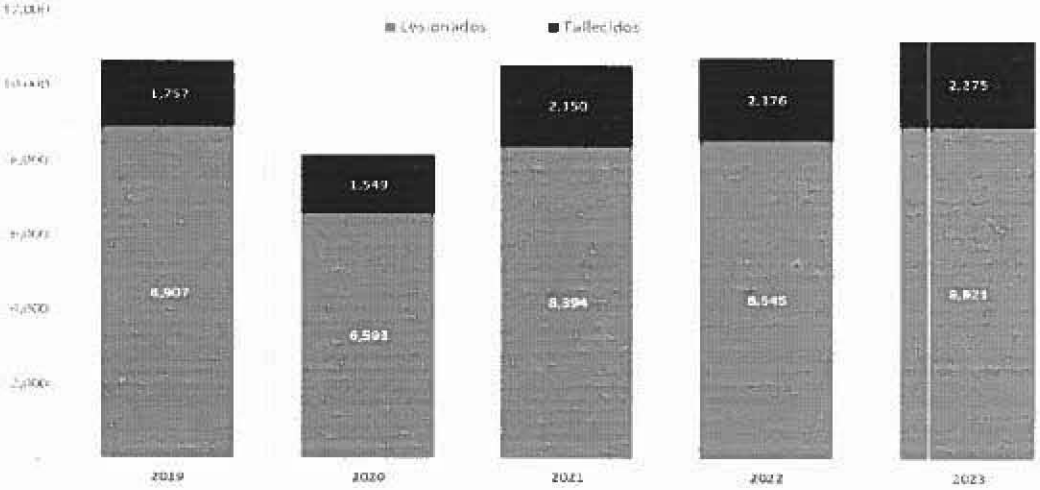
Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

Gráfica No.4



Fuente: INE con datos de la Policía Nacional Civil.

Gráfica No. 5
Serie Histórica de hechos de tránsito en Guatemala, periodo 2011 a 2023.

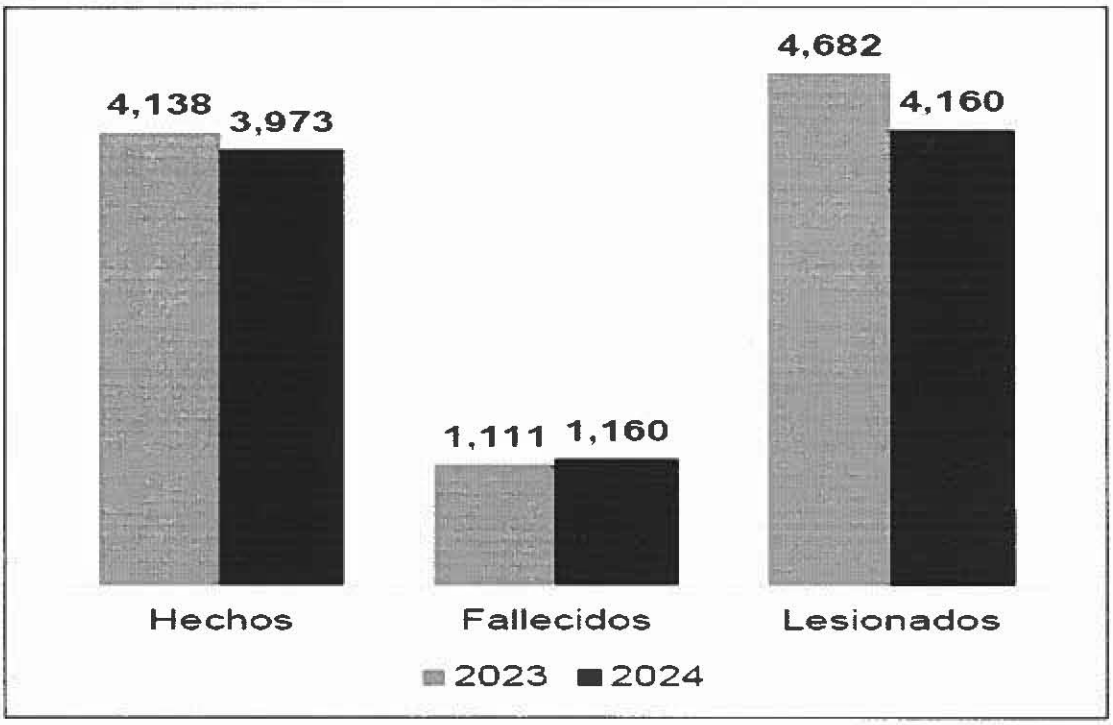


Fuente: *Fuente: 2010-2023 INE con datos de Policía Nacional Civil-Sección de Estadística.*

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

Diariamente, 6 personas pierden la vida y 24 resultan lesionadas en accidentes de tránsito en el país. De estas 2,275 personas fallecieron en accidentes de tránsito, ligeramente inferior a las víctimas de homicidios según PNC (2,944 personas), ya que 8,918 personas resultaron lesionadas, tres veces más que las lesiones violentas reportadas por PNC (2,816 personas lesionadas).

Gráfica No. 6
Siniestralidad vial a nivel nacional, periodo enero a junio 2023-2024



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito ONSET.

Los siniestros viales a nivel vial muestran datos preocupantes, ya que la gráfica 6 neutra que sólo en el año 2023 se suscitaron 4,138 hechos de los cuales en lo que va del año (2024) se han registrado 3,973, esto implica un alza en el dato de hechos en donde han fallecido a la fecha 1,160 personas y 4,160 lesionados.

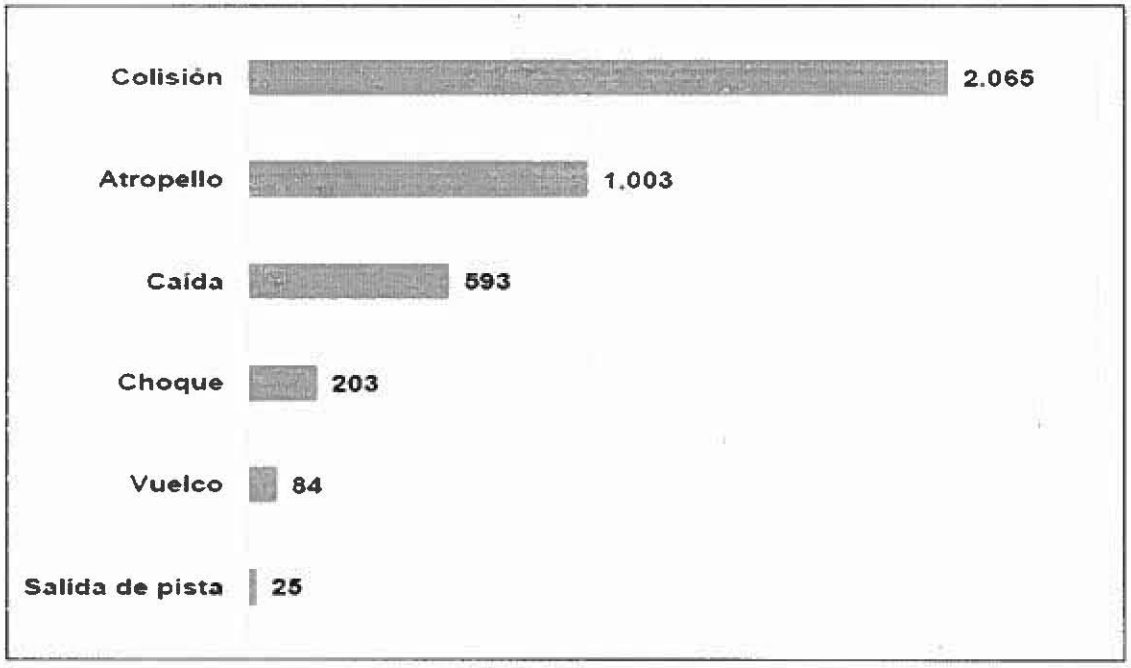
CONGRESO DE LA REPUBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

La gráfica 7 representa los tipos de hechos de tránsito suscitados de enero a junio de 2024, el tipo de hecho que representa el mayor porcentaje de incidencia es la colisión con 52% le sigue con un porcentaje considerable los atropellos con 25%.[10]

En la gráfica 8 se muestra que las motos o motocicletas (49%) son los medios de transporte con mayores incidentes viales en comparación con otros medios como el vehículo que representa el 19%.

Gráfica No. 7
Distribución de los tipos de hechos de tránsito suscitados, enero-junio de 2024.



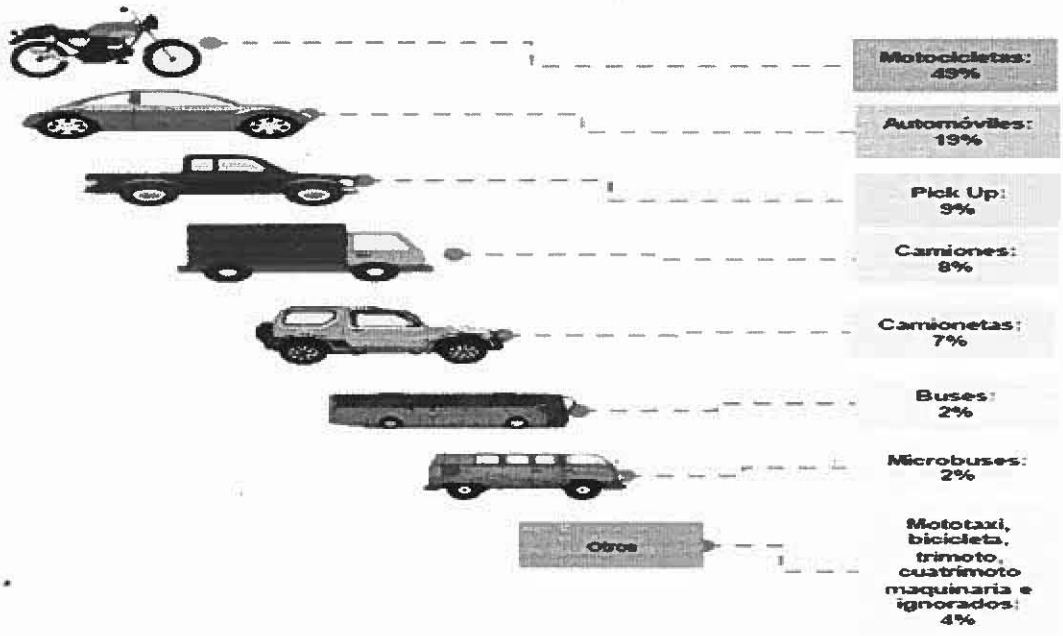
Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito ONSET.

[10] ONSET. Disponible en: https://transito.gob.gt/informes-y-estudios-estadisticos/ Consulta de fecha: 17 de septiembre de 2024.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA, C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

Tabla No. 8
Incidencia porcentual de vehículos involucrados en hechos de tránsito, de enero-junio de 2024.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito ONSET.

En la gráfica 9, se observa toda la República con datos sobre la incidencia de siniestros en las vías, en donde sobresale que Guatemala y los departamentos con mayor población indígena presentan mayores datos de incidentes.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

Tabla No.9
Comparativa de parque vehicular e incidencia de siniestralidad vial según departamentos del país, de enero al mes de junio de 2024.

Departamento	Parque vehicular		Siniestralidad enero-junio 2024		
	Parque vehicular al mes de junio de 2024	% De representación del parque vehicular	Hechos de Tránsito	Fallecidos	Lesionados
Guatemala	2,373,122	42.57%	1,600	312	1,655
Escuintla	320,975	5.76%	542	131	619
Alta Verapaz	114,148	2.05%	189	60	224
Sacatepéquez	108,225	1.94%	156	43	150
Chimaltenango	209,029	3.75%	143	67	91
Izabal	159,819	2.87%	125	64	125
Peten	162,184	2.91%	124	74	81
Jutiapa	168,214	3.02%	111	43	115
Santa Rosa	127,492	2.29%	107	35	140
Suchitepéquez	149,487	2.68%	101	53	100
Quetzaltenango	369,059	6.62%	95	29	91
Retalhuleu	117,611	2.11%	92	33	97
Baja Verapaz	68,001	1.22%	87	27	88
El Progreso	64,302	1.15%	80	25	103
San Marcos	252,043	4.52%	74	27	55
Huehuetenango	220,781	3.96%	68	22	64
Quiche	139,367	2.50%	65	23	110
Jalapa	80,747	1.45%	58	18	67
Zacapa	123,274	2.21%	57	28	72
Chiquimula	128,195	2.30%	48	17	51
Sololá	54,259	0.97%	31	21	34
Totonicapán	64,649	1.16%	20	8	28
Total	5,574,983	100%	3,973	1,160	4,160

Fuente: Registro fiscal de vehículos de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-, al mes de junio de 2024

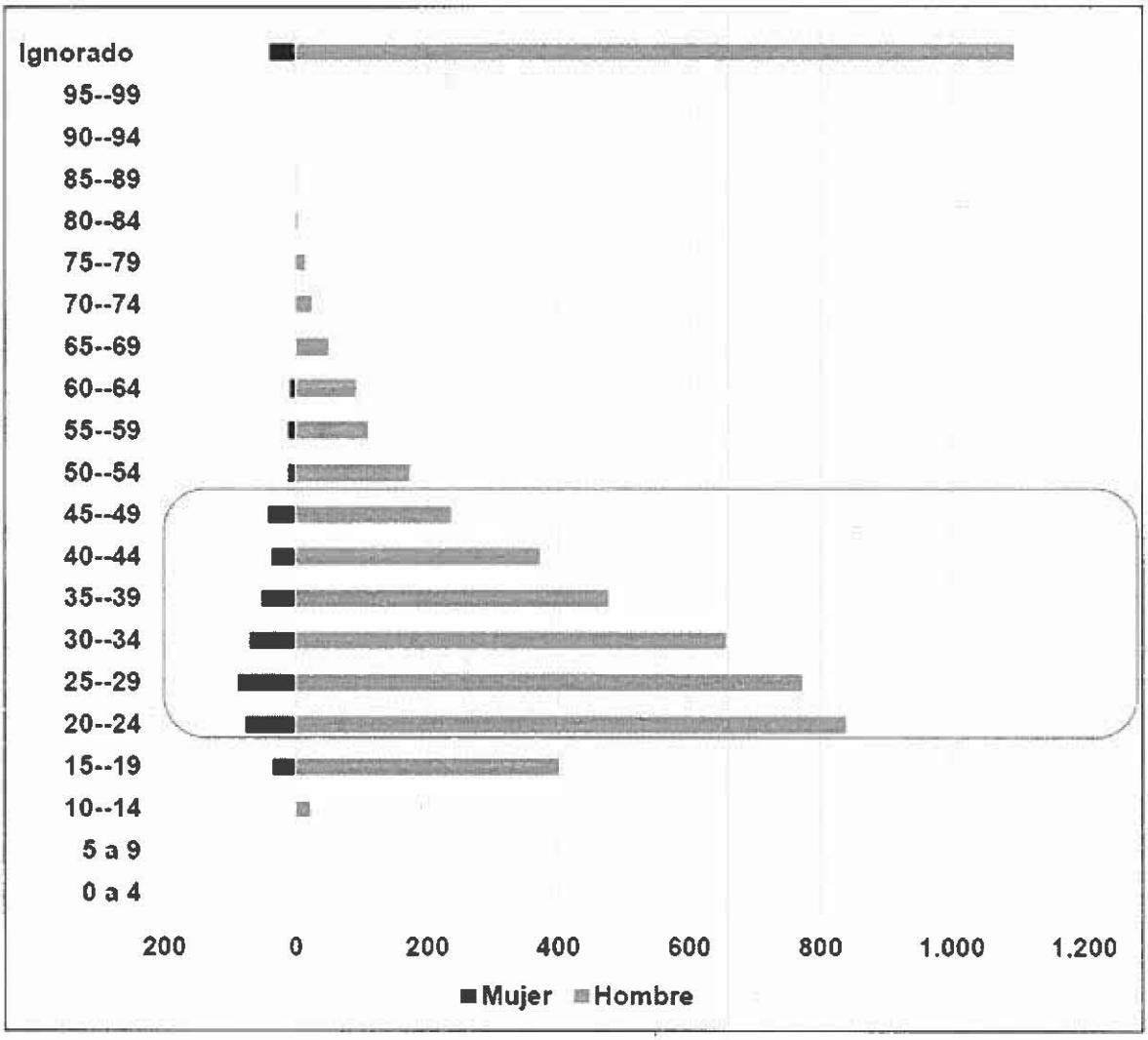
Los hechos de tránsito involucran a personas de diferentes edades, en la gráfica 10 y 11 se puede observar que las personas de 20 a 50 años, son los más involucrados en accidentes viales, en este mismo rango se identifican a los más fallecidos por las mismas causas.

CONGRESO DE LA REPUBLICA GUATEMALA C.A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

Tabla No.10

Distribución de conductores involucrados en hechos de tránsito según intervalos de edad, de enero a junio de 2024.



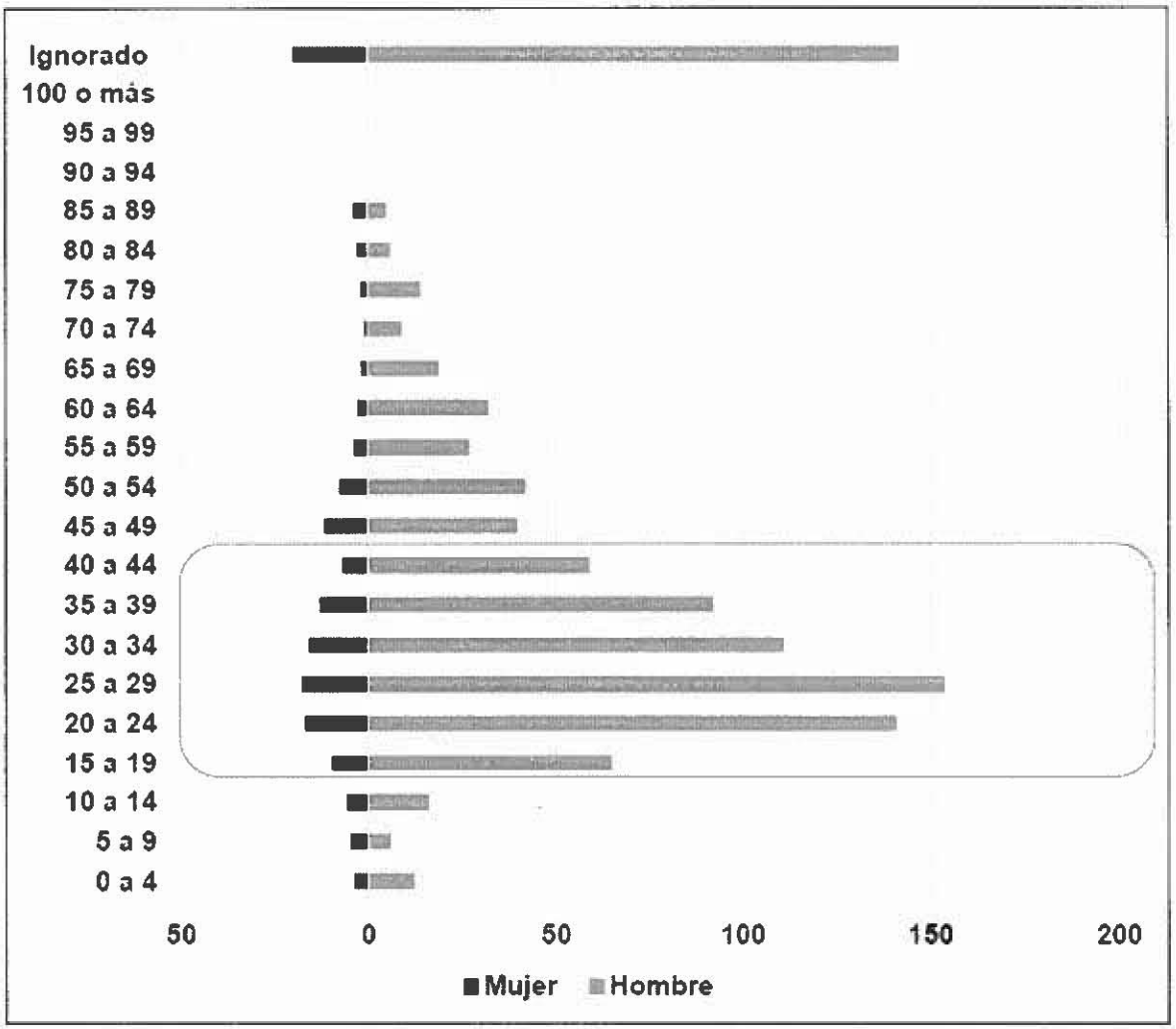
Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito ONSET.

CONGRESO DE LA REPUBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

Gráfica No.11

La distribución de personas fallecidas en hechos de tránsito, según intervalos de edad, de enero a junio de 2024.

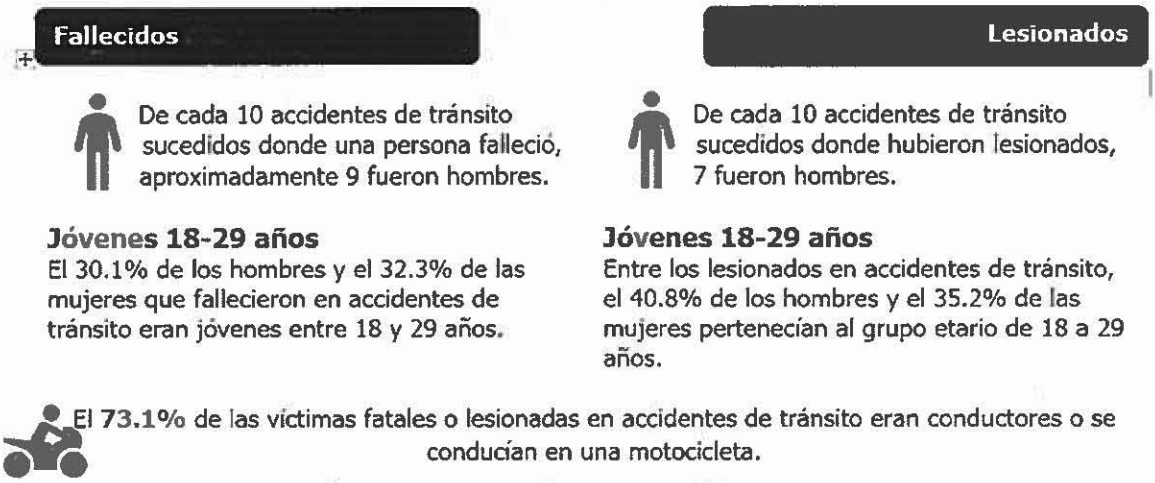


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito ONSET.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA, C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

Gráfica No.12



Fuente: Análisis sobre hechos de tránsito del año 2023, COPRESAM 2024

2. IMPACTO ECONÓMICO

Existe un impacto económico que permea en todo este contexto de inseguridad vial que no se visibiliza. Un estudio especializado ha determinado que para actuar contra los accidentes o las enfermedades hay que saber sus causas. Hablando en estos términos, un tipo de argumentaciones suele girar en torno a cuánto dinero pierde la empresa al producirse accidentes o enfermedades.

Aquí la idea "prevencionista" suele ser que cuanto más abultado le demostremos a la empresa que es su auténtico coste, más tendrá en cuenta la empresa la prevención. A estos efectos, el argumento es que se debe prestar atención al hecho de que además de los costos evidentes (también llamados visibles) hay toda una serie de costos ocultos ("invisibles") que la empresa asume, aunque no lo sepa. Estos costos se deben al impacto de los accidentes y enfermedades sobre la actividad habitual de una empresa: disminuye la producción, o las ventas, o empeoran los productos, o los servicios que la empresa da, etc. y esto significa dinero. Aquí la idea es que, si la empresa realizará una contabilidad

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

detallada de estos costos, llegaría a la conclusión de que debe prevenir[11], lo mismo sucede con el Estado.

2.1 EL COSTO PÚBLICO

Los costos de los accidentes y enfermedades que no asumen las empresas ni los particulares son transferidos a las cuentas públicas. Por ejemplo, los costos de accidentes laborales no declarados como tales resultan sufragados por el sistema público de salud, como si fueran accidentes comunes.

Según el estudio, los costos para las arcas públicas no agotan los costos para la sociedad. No existe actualmente un modo aceptado de calcular en unidades monetarias los costos y beneficios de la salud y seguridad o los accidentes y enfermedades. En parte, porque resulta arbitrario asignar cualquier valor cuantitativo a intangibles. Y en parte, debido a múltiples relaciones que tiene la salud con cualquier otro aspecto social, es casi imposible modelizar la relación cuantitativa entre causas y efectos (si se acepta que la salud, el bienestar social, o la calidad de vida laboral son bienes sociales, un análisis de los costos y beneficios para la sociedad de la seguridad debería poder tomarlos en cuenta). Y finalmente, porque cualquier modelo económico parte de supuestos que resultan discutibles desde otras perspectivas.

Si se quisiera cuantificar, debería de todos modos responder a las siguientes preguntas: ¿Deberían incluir, por ejemplo, el efecto económico de las bajas laborales por accidente sobre la tasa de desempleo, etc.? O, cuando se valoran estas magnitudes en términos de impacto en la productividad social ¿habría que relacionar adecuadamente el valor agregado que nace de actividades creadas por los accidentes, tales como las derivadas de la reparación sanitaria, la rehabilitación, etc.? O ¿habría que asignar una expresión cuantitativa a la salud de los trabajadores como factor productivo?[12]

Según datos del Ministerio de Salud y Asistencia Social -MSPAS-, los 3 hospitales públicos con mayor atención en caso de accidentes atendieron entre 2023 y 2024 un total de 15,843 personas. Este dato preocupa porque, aunque son emergencias no son los únicos servicios a prestar, porque hay atender maternidad, atención neonatal, etc., que se afectarían si los esfuerzos se ven comprometidos con atención de emergencia que también ameritan encamamiento.

---

[11] Impacto económico de los accidentes y las enfermedades de trabajo. Citado del sitio web: https://istas.net/salud-laboral/danos-la-salud/impacto-economico-de-los-accidentes-y-las-enfermedades-de-trabajo Consulta de fecha 18 de septiembre de 2024.

[12] Idem

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

Tabla

Morbilidad, Frecuencia Accidentes de Tránsito, Red Nacional Hospitales MSPAS, Años 2023 a agosto 2024, Guatemala.

Hospital	2023	2024	Total
HOSPITAL GENERAL SAN JUAN DE DIOS	6,922	5,118	12,040
HOSPITAL REGIONAL SAN BENITO PETÉN	633	507	2,362
HOSPITAL ROOSEVELT	831	610	1,441
HOSPITAL DISTRITAL FRAY BARTOLOME DE LAS CASAS	658	105	1,279
HOSPITAL REGIONAL DE ZACAPA	183	101	630
HOSPITAL NACIONAL JALAPA	284	153	513
HOSPITAL DISTRITAL DE POPTÚN	100	49	488
HOSPITAL NACIONAL DE SALAMÁ	120	8	346
HOSPITAL NACIONAL JUTIAPA	114	3	260
(H/G) TECPAN GUATEMALA	105	43	179
Total general	**9,950**	**6,697**	**16,647**

Fuente: DTI SIGSA, registros preliminares, sujeto a cambios.
2024 hasta mes de agosto

En este problema, se suma, el hecho de que cada persona lesionada tiene un costo para el Estado su recuperación, una estimación de recuperación equivale a 60,000.00 a 97,000.00 quetzales; 80,000 y 150,000 aproximadamente, como se muestra a continuación.

Tabla

Estimación de costos, accidente de tránsito Hospital Roosevelt y Hospital General San Juan de Dios

Hospital	Rango estimación Q
Hospital Roosvelt	60,000 - 97,000 +
Hospital General San Juan de Dios	80,000 - 150,000 +

Fuente: Centro de costos / Dirección Ejecutiva
Se tiene limitaciones en paquete de costos directos e indirectos

CONGRESO DE LA REPUBLICA GUATEMALA C A

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

En el caso de las personas lesionadas, existe también estimación de años perdidos por edad como se muestra a continuación.

Cuadro

Años de vida potencialmente perdidos atribuidos a lesiones de causa externa, no intencionales, eventos de tránsito, por grupos de edad, años 2020 - 2023, Guatemala.

Grupo de Edad	Años de Vida Potencialmente Perdidos AVPP			
años	2020	2021	2022	2023
<1 año	128	0	0	256
1a a 4 años	1,116	1,364	682	1,984
5a a 9 años	920	1,955	1,150	1,208
10a a 14 años	1,208	1,995	1,838	1,890
15a a 19 años	5,653	8,170	5,415	9,880
20a a 24 años	10,795	15,980	9,860	15,215
25a a 29 años	6,600	11,475	8,175	11,775
30a a 34 años	5,330	6,663	5,233	7,540
35a a 39 años	3,520	4,153	3,438	5,390
40a a 44 años	2,295	3,308	2,183	3,150
45a a 49 años	1,225	1,768	1,085	2,188
50a a 54 años	688	1,238	825	1,375
55a a 59 años	413	623	398	623
60a a 64 años	90	168	108	183
Total	39,979	58,857	40,387	62,655

Fuente: INE

3. DERECHO COMPARADO

En Ecuador, se conforma la Coalición por la Movilidad Segura[13], integrada por 97 organizaciones de la sociedad civil y especialistas con presencia en los 32 Estados del país, lideró la redacción de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Con una visión sistémica y fundamentada en las mejores prácticas internacionales en materia de movilidad y seguridad vial, esta se aprobó en mayo del 2022. La Coalición de ese país promueve la convivencia vial que permitiera alcanzar una movilidad segura, empática,

[13] La Coalición por la Movilidad Segura en Ecuador surge en enero de 2022 como una iniciativa colaborativa entre organizaciones que trabajan a favor de una movilidad segura y sostenible y aboga por la prevención de muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito. Visto en el sitio web: https://coalicionmovilidadseguraec.com/quienes-somos/#:~:text=La%20Coalici%C3%B3n%20por%20la%20Movilidad,causadas%20por%20siniestros%20de%20tr%C3%A1nsito. Consulta de fecha 5 de septiembre de 2024.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

inclusiva para todas y todos, volviendo real la jerarquía de priorización de la movilidad y colocando en el centro de la política pública, a sus actores más vulnerables como peatones, ciclistas, personas con discapacidades, niñas y niños, adultos mayores, mujeres embarazadas.

Por otro lado, a pesar de haber comprendido desde el principio la mayor eficiencia del transporte público, nunca se le otorgó la prioridad que merecía, pese haber comprendido desde el principio la mayor eficiencia del transporte público, nunca se le otorgó la prioridad que merecía. Bajo una fuerte presión de la industria automotriz, se centraron en la construcción de autopistas urbanas, distribuidores viales y pasos a desnivel, sin considerar que su mantenimiento resulta más costoso que su construcción. La dedicación de recursos y esfuerzos al movimiento rápido de autos es lo que hoy en día causa esas graves consecuencias.

Los Países Bajos nos llevan al menos 40 años de ventaja en comparación con los países latinos, Canadá y Estados Unidos, en lo que respecta a la prevención de muertes y lesiones graves por accidentes.

Sistemáticamente, en Países Bajos han construido entornos que cuidan la vida y lo hacen, consiguiendo al mismo tiempo que todas las personas se muevan eficientemente, sin importar el medio de transporte que usen (automóvil, bicicleta, transporte público). Cabe señalar, que antes de los setenta, la capital de ese país se veía tal cual hoy en día están nuestras ciudades latinoamericanas: atestadas de congestionamiento vial y estacionamiento en la calle (sin mencionar que era inseguro caminar o andar en bicicleta). Y, Ámsterdam, no era Ámsterdam. ¿Qué se requirió para convertir esas «vialidades», en espacios más eficientes y seguros al mismo tiempo? Manifestaciones, coaliciones y voluntad política.

El caso de Países Bajos ejemplifica cómo la voluntad política respaldada por la acción ciudadana puede transformar radicalmente la movilidad urbana, priorizando la seguridad vial y la sostenibilidad. En contraste, los desafíos persisten en muchas partes del mundo, donde la falta de integración entre políticas de transporte y la presión de intereses comerciales han resultado en consecuencias lamentables[14].

Muchos países como México, Colombia, y España ya han implementado leyes de Movilidad que han demostrado ser eficientes para la mejora de la seguridad y las

[14] Plaza Pública, visto en el sitiuoweb:https://plazapublica.com.gt/ensayo/articulo/mexico-paises-bajos-y-guatemala-en-movilidad-y-seguridad-vial Consulta de fecha 5 de septiembre de 2024.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

condiciones de movilidad de las personas y mercancías, porque aporta para el desarrollo ordenado e impulsa el fortalecimiento económico y social del país[15].

4. ANÁLISIS

El marco normativo nacional cuenta con dos instrumentos legales que se enfocan en regular el tránsito y la seguridad vial, estos son el Decreto legislativo 132-96, Ley de Tránsito y sus reformas; y, el Decreto legislativo 45-2016, Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial y sus reformas, respectivamente. En ambos casos, se busca regular lo relativo al tránsito de vehículos, pero se deja de lado otros factores que son más importantes y necesarios como establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Tampoco se abordan temas tan esenciales como la formulación de políticas nacionales, planes, programas, proyectos, ni los mecanismos específicos para financiamiento de proyectos que requieren inversiones de gran envergadura para satisfacer las necesidades de la población guatemalteca.

Honorable pleno, con la aprobación de esta ley de movilidad y seguridad vial, aspiramos a proporcionar a Guatemala un marco integral que fomente la movilidad urbana y rural eficiente, equitativa y sostenible, asegurando la seguridad de todos los ciudadanos sin distinción alguna y que las instituciones competentes que actualmente regulan procesos relacionados con la movilidad y seguridad vial se fortalezcan y logren garantizar el derecho a la vida de todos sin riesgos de ningún tipo. Se busca que las instituciones que intervienen en temas de movilidad a nivel institucional sean sólidas y coordinadas, que supervisen y regulen la movilidad en el país.

Esperamos que las medidas de esta ley se extiendan a otros campos como el sistema de transporte garantizando que los guatemaltecos puedan moverse dignamente y para ello es relevante que el gobierno central y local se comprometan a desarrollar planes de movilidad participativos que integren las necesidades y perspectivas de la comunidad, asegurando criterios de equidad y sostenibilidad en la planificación de infraestructuras y servicios municipales.

En términos financieros, una ley de movilidad busca diversificar las fuentes de financiamiento y promover incentivos para la adopción de soluciones más eficientes en torno a la movilidad y seguridad vial.

[15] Bicudad, et al. (2024) Disponible en: https://leymovilidadgt.com/ consulta de fecha 5 de septiembre de 2024.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

La única vía para lograr tantas aspiraciones es aprobar la presente iniciativa destinada a mejorar la movilidad de los usuarios y disminuir el número de víctimas a causa de siniestros viales. La mayoría de los países de la región tienen que aprobar leyes más estrictas para abordar los factores de riesgo y leyes de protección relacionadas con la movilidad y seguridad vial, es por ello, que la presente ley se ha armonizado con las mejores prácticas internacionales

Por lo anterior, reiteramos que la movilidad se erige como uno de los derechos fundamentales inherentes a la condición humana, equiparable en importancia al derecho a la salud o a la educación. Este derecho es crucial, ya que, en cualquier situación en la que nos encontremos, necesitamos desplazarnos para garantizar nuestra subsistencia básica y esto es posible conjuntamente con medidas de seguridad vial.

DIPUTADO (S) PONENTE (S):

Ronalth Ivan Ochaeta Aguilar

Manfredo Duvalier Castañón González

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Samuel Pérez Álvarez

Alma Luz Guerrero De La Cruz

Ivanna María Luján Padilla

Luis Enrique Ventura Urbina

José Carlos Sanabria Arias

Andrea Beatriz Villagrán Antón

Jose Diego Toledo Cruz

Andrea María Reyes Zeceña

José Orlando Pérez Marroquín

Brenda Marleny Mejía López

Laura Fabiola Marroquín Cordón

Byron Alesky Obregón Castañeda

Luis Antonio Cáceres Gamarro

David Mauricio Illescas Sandoval

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Mercedes del Rosario Monzón Escobedo

Raúl Amílcar Barrera Robles

Mirna Victoria Godoy Palala

Raúl Arnulfo Cuá Tumin

Olga Isabel Villalta Pereira

Román Wilfredo Castellanos Caal

Elena Sofía Motta Kolleff

CONGRESO DE LA REPUBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETO NÚMERO ____-2025

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

CONSIDERANDO

Que la Constitución Política de la República de Guatemala establece en el artículo primero, que el Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común. Es también deber del Estado garantizar a los habitantes de la República; la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona, así como proteger la vida humana desde su concepción, asimismo la integridad y la seguridad de la persona, por el derecho de libertad que poseen las personas de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional y cambiar de domicilio o residencia, sin más limitaciones que las establecidas por la ley.

CONSIDERANDO

Que la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la resolución 64/255, por la que se estableció el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (1) con el objetivo de estabilizar y reducir las cifras previstas de muertes causadas por el tránsito a escala mundial. En el 2011, el 51.º Consejo Directivo de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) aprobó el Plan de acción de seguridad vial, cuyos objetivos se fundamentan en la situación de la Región. Adicionalmente, la seguridad vial forman parte de los objetivos del desarrollo Sostenible y por ende del Plan Nacional de Desarrollo; K'atun Nuestra Guatemala 2032, ya que al estar armonizado, se establece en la meta seis del ODS 3, que se debe reducir a la mitad el número de muertes y traumatismos causados por el tránsito y la meta dos del ODS 11 que se debe proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, ampliar el transporte público y mejorar la seguridad vial para el 2030.

CONSIDERANDO

Que el marco normativo nacional cuenta con dos instrumentos legales que se enfocan en regular el tránsito y la seguridad vial, estos son el Decreto legislativo 132-96, Ley de Tránsito y sus reformas; y, el Decreto legislativo 45-2016, Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial y sus reformas, respectivamente. En ambos casos, se busca regular lo relativo al tránsito de vehículos, pero se deja de lado otros factores que son más importantes y necesarios como establecer las bases y principios para garantizar el

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Tampoco se abordan temas tan esenciales como la formulación de políticas nacionales, planes, programas, proyectos, ni los mecanismos específicos para financiamiento de proyectos que requieren inversiones de gran envergadura para satisfacer las necesidades de la población guatemalteca.

POR TANTO:

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 171 literal a) de la Constitución Política de la República de Guatemala.

DECRETA:

La siguiente;

"LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL"

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer el marco legal que permita la gobernanza de la movilidad y seguridad vial para promover el uso sostenible del transporte, la infraestructura, así como la recuperación de los espacios públicos con el involucramiento de todas las entidades competentes del Estado, y así garantizar a la población la vida y el bien común desde un enfoque inclusivo, seguro y eficiente de la inversión en los servicios públicos.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente ley será de observancia general en toda la República, tanto en el ámbito urbano como en el rural, en donde se utilicen los diversos medios de transportes terrestres, ferroviarios, aeronáuticos, fluviales y marítimos, en los cuales se movilicen personas, animales o mercancías.

Artículo 3. Principios. Para el cumplimiento de la presente ley, todas las instituciones del Estado y las personas individuales o jurídicas considerarán los principios siguientes:

a. **Accesibilidad.** Es el derecho de todas las personas en igualdad de condiciones a acceder a un desplazamiento libre, ya sea en autobuses, vehículos propios,

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

metros, trenes o similares, en zonas urbanas o rurales, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso que limiten o restrinjan la movilidad.

b. **Calidad de la movilidad y seguridad vial.** Garantiza que los sistemas de infraestructura, servicios públicos, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos de calidad para favorecer su movilidad y seguridad vial.

c. **Diseño universal.** Se refiere al diseño de entornos y servicios públicos seguros que permitan el uso y la movilidad de todas las personas al máximo posible, sin adaptaciones que limiten el desplazamiento en cualquier ambiente.

d. **Eficiencia**. Es la capacidad de garantizar los desplazamientos ágiles y asequibles de las personas usuarias, así como de bienes y mercancías, optimizando la infraestructura de los servicios públicos para una mayor productividad.

e. **Gobernanza.** Establecer relaciones entre diversos actores involucrados en el proceso de decidir, ejecutar y evaluar asuntos de interés público en materia de movilidad y seguridad vial, promoviendo la transparencia, corresponsabilidad, rendición de cuentas, participación democrática y capacidad de respuesta a las necesidades de la población.

f. **Habitabilidad**. Son las condiciones mínimas de salud y confort en donde las vías públicas cumplen con funciones de movilidad, por medio de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura vial.

g. **Inclusión.** Es el entorno que promueve el sentido de pertenencia de una persona o grupo, sin discriminación alguna al espacio público de la infraestructura, servicios, vehículos y transporte público para promover la movilidad en los desplazamientos seguros.

h. ***Pro homine* o pro-persona.** Implica que, ante la existencia de dos normas aplicables a un mismo caso, debe imperar la que privilegia en proteger a la persona o a la comunidad, igual criterio se aplicará ante la existencia de dos interpretaciones que se deriven de una misma norma.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

i. **Sostenibilidad.** Satisfacer las necesidades de movilidad procurando el menor impacto negativo en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo intergeneracional.

j. **Transversalidad**. Se refiere a integrar transversalmente la movilidad y seguridad vial en las políticas, programas y acciones institucionales de las dependencias y entidades de la administración pública.

k. **Seguridad:** Protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, bajo la premisa que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es evitable.

Artículo 4. Definiciones. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

a. **Movilidad.** Se centra en la infraestructura que contribuye a la movilidad segura, en donde las ciudades y espacios públicos toman como prioridad a los peatones y las diversas formas de transporte no motorizados y las alternativas para fomentar la salud.

b. **Movilidad especializada.** Garantiza medidas de seguridad y acceso de las personas con discapacidad al entorno físico, transporte, información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de los servicios e instalaciones de uso público, en zonas urbanas y rurales.

c. **Multimodalidad**. Es el ofrecimiento de múltiples servicios públicos y de transporte para los usuarios, articulados e integrados entre sí dentro de un sistema que promueve la movilidad segura.

d. **Participación democrática.** Involucramiento y participación de la sociedad civil en la política pública para la búsqueda de soluciones de los problemas y desafíos de seguridad vial y movilidad.

Artículo 5. Enfoques sistémicos. Para promover la gobernanza de la movilidad y seguridad vial, el Estado y sus entidades competentes orientarán sus políticas institucionales con los enfoques siguientes:

a. **Transporte multimodal.** Establece políticas que reducen la velocidad y dan prioridad a las necesidades de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

público. Desalienta el uso excesivo de vehículos en zonas urbanas de alta densidad y proporciona alternativas que son accesibles y seguras.

Facilita la conectividad multimodal entre el tránsito y los planes de uso compartido de medios de movilización no motorizados por medio de conexiones de transporte que reducen el tiempo total de viaje. Establece o reconstruye redes de transporte para garantizar que los modos de desplazamiento no motorizados sean tan seguros como los motorizados y satisfagan las necesidades de movilidad de todas las personas y fauna doméstica y salvaje de la región según la legislación aplicable.

b. **Infraestructura vial segura.** Garantiza que la infraestructura vial tenga en cuenta las necesidades de todos sus usuarios atendiendo a sus características propias (edad, discapacidad, origen étnico, sexo, etc.) y esté diseñada para propiciar comportamientos seguros, mediante la señalización vial clara y marcas viales en la medida de lo posible en su idioma local y que sean intuitivas, incluyendo el uso de rotondas y diseños para minimizar la densidad del tráfico; la separación física de los usuarios de la vía, incluido el uso de carriles protegidos para bicicletas y zonas exclusivas para peatones, scooters, motos, patines y patinetas, etc.

c. **Planificación del uso del territorio.** Establece la combinación óptima de modos de transporte motorizados y no motorizados para garantizar la seguridad y el acceso equitativo a la movilidad, al tiempo que responde a las diversas necesidades y preferencias de una población. Se adaptan a los contextos y climas locales, incluyendo la consideración de la gestión de la demanda de movilidad, la elección y disponibilidad de modos de desplazamiento seguros y sostenibles para todos, particularmente con respecto a los modos de transporte más saludables y limpios, pero a menudo menos atendidos: caminar, ir en bicicleta y el transporte público.

   Este enfoque exige normas que eviten o mitiguen explícitamente los posibles riesgos para la seguridad vial y exijan un desempeño mínimo en materia de seguridad para todos los modos, medios y desplazamientos previstos

d. **Vehículos seguros.** Información plena a toda la población, sobre la seguridad de los vehículos al consumidor y las normas armonizadas en el diseño y la tecnología de los mismos a fin de garantizar un nivel de seguridad uniforme y aceptable de todo el mundo, esto implica un conjunto mínimo de normas de seguridad para los vehículos, teniendo en cuenta todas las categorías «tradicionales» de éstos,

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

incluidos los automóviles de pasajeros, furgonetas, camiones, autobuses, vehículos de motor de una, dos y más ruedas, lanchas o vehículos acuáticos; y los vehículos de transporte de modos informales. Las normas de seguridad para los vehículos al consumidor se regularán en las disposiciones reglamentarias que se crearán para el efecto y en concordancia con lo preestablecido en la ley de tránsito y su reglamento.

e. **Uso seguro de las vías del tránsito**. Las normas de circulación y la información plena y sensibilizada son parte esencial para garantizar comportamientos seguros de los usuarios de las vías de tránsito.

   Las estrategias para hacer cumplir la legislación deben estar respaldadas por comunicaciones basadas en mensajes para garantizar la comprensión en todos los idiomas posibles de las diferentes localidades, con la participación de las partes interesadas a nivel local con el objeto de potenciar al máximo el cumplimiento.

f. **Respuesta post accidentes.** Refuerza la capacidad de servicios pre hospitalarios, hospitalarios y de rehabilitación, así mismo establece un conjunto básico de servicios de atención de emergencia para cada nivel del sistema de salud, esto incluye los servicios de recuperación y rehabilitación para prevenir la discapacidad permanente. Así mismo, establece registros de traumatismos en los establecimientos de atención de salud para recopilar información sobre la causa de la lesión y las intervenciones clínicas, además de los costos que se invierten.

Artículo 6. Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, animales y mercancías en el espacio público, para su implementación, todas las instituciones deberán regirse de conformidad a los criterios de planificación territorial y de seguridad vial de conformidad a la Política intersectorial de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 7. Interpretación. Esta ley y sus disposiciones reglamentarias se interpretarán de conformidad con la Constitución Política de la República de Guatemala, Tratados y Convenios Internacionales de los que el Estado guatemalteco sea parte, observando en su aplicación el Principio Pro Homine o Pro-Persona.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

TÍTULO II

DERECHO A LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I

DERECHO, SEGURIDAD Y PRIORIDADES

Artículo 8. Derecho a la movilidad. Es el derecho de toda persona a trasladarse de un lugar a otro y disponer en forma autónoma de la infraestructura enfocada en la movilidad con calidad y seguridad, de fácil acceso en la prestación de servicios públicos en donde las personas se consideran el centro del diseño y desarrollo de planes, programas, estrategias y acciones institucionales.

Para garantizar el derecho a la movilidad, las instituciones competentes considerarán como finalidades: a) Seguridad de la infraestructura vial para las personas; b) Igualdad de condiciones de uso de la red de transporte sobre la base de seguridad vial para las personas; y, c) Resguardo de seguridad de las personas en sus traslados y uso de los servicios públicos con énfasis en su autonomía en la elección del medio de transporte idóneo.

Artículo 9. Seguridad vial. Es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas por las instituciones públicas responsables para prevenir siniestros de tránsito y reducir riesgos letales a causa de éstos.

Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad de la red vial preexistente, en proyecto y nueva, dándoles mantenimiento y evaluación permanente, para ello coordinarán a nivel interinstitucional para gestionar de manera eficaz el efectivo acceso digno a los servicios públicos y asegurar la movilidad de las personas.

Las autoridades responsables, en el marco de sus respectivas competencias al emitir disposiciones sobre seguridad vial deberán observar los enfoques sistémicos del artículo cinco de esta ley.

Artículo 10. Jerarquía de las prioridades de movilidad. La planificación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad y seguridad vial deberán favorecer en todo momento a la persona y sus necesidades

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA, C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

específicas, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con las siguientes prioridades de movilidad:

a. Peatones y personas con discapacidad.
b. Personas usuarias de transporte no motorizado (bicicletas, patinetas, monopatines, entre otros).
c. Usuarios del transporte público urbano y extraurbano.
d. Vehículos de atención de emergencias, ambulancias de bomberos y patrullas de la Policía Nacional Civil.
e. Semovientes y personas usuarias de transporte de tracción animal (caballos, mulas, carretas, entre otros, especialmente en zonas rurales).
f. Vehículos acuáticos, marítimos o lacustres destinados al transporte de personas, animales y mercancías.
g. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías de carga pesada.
h. Usuarios de vehículos motorizados particulares y cualquier otro que funcione utilizando motor eléctrico ó a combustión.

CAPÍTULO II

SISTEMAS VIALES DE SEGURIDAD

Artículo 11. Sistemas de Vialidad. Las medidas derivadas de la presente ley tendrán como objetivo la protección de la integridad física de las personas en todas las formas de desplazamiento y garantizar el disfrute con dignidad de las vías públicas del país. Estas medidas emplearán sistemas de movilidad seguros, con el fin de reducir los factores de riesgo que afectan la vida y la integridad de la población.

Al emitir disposiciones sobre sistemas seguros, las instituciones públicas deberán considerar los enfoques de esta ley y los siguientes criterios:

a. Los riesgos a la integridad física por un siniestro de tránsito son prevenibles, y la importancia del uso de insumos de seguridad en la vía pública durante el desplazamiento.
b. Los sistemas de movilidad y de transporte, así como la infraestructura vial deben ser diseñados para reducir los factores que atenten contra la integridad física de las personas.
c. Existe responsabilidad penal, civil y administrativa de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan la red vial y los servicios de transporte.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

d. Las decisiones institucionales sobre movilidad y seguridad vial deben ser tomadas conforme a los datos cuantitativos del sistema nacional de información e indicadores del Observatorio Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad.
e. El diseño vial de las zonas urbanas y rurales deberán ser modificadas o adaptadas para priorizar la seguridad de las personas y sensibilizar sobre el uso de la movilidad peatonal y los sistemas de transporte colectivo.

Los criterios científicos, técnicos de protección, prevención y mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar administrativamente aquellos hechos que constituyan factores de riesgo, y el ente encargado de ejecutarlos, serán desarrollados en el reglamento de esta ley. Los ingresos propios derivados de las sanciones preestablecidas y especificadas en el reglamento, deberán destinarse exclusivamente a programas, proyectos y acciones en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 12. Sistemas ferroviarios. Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA–, Ferrovías Guatemala, MetroRiel, trenes urbanos presentes o futuros y similares que integren el sistema de ferrovías de Guatemala, deberán ser incluidos en las políticas públicas, planes, programas y estrategias en materia de movilidad y seguridad vial para planificar y proyectar movilidad masiva de pasajeros y no sólo de bienes o mercancías.

Artículo 13. Movilidad especializada. Se consideran sistemas de movilidad especializada todos los sistemas de uso en vías exclusivas, destinadas a un fin específico, como las ciclovías, carriles exclusivos para transporte colectivo, sillas de ruedas, así como todos los que se utilicen para la atención de emergencias, indistintamente del vehículo que se utilice, y deberán priorizarse dentro del diseño e implementación de políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad con enfoque de Respuesta post accidentes.

Artículo 14. Protección integral. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan en forma integral la vida, salud e integridad física y mental de las personas en sus desplazamientos por las vías y espacios públicos.

Artículo 15. Accesibilidad. Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas sin discriminación alguna y en forma accesible con información oportuna y en su idioma, tanto en zonas urbanas como rurales del país.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

Las autoridades garantizarán los desplazamientos ágiles y asequibles, minimizando el daño a recursos ambientales y el uso efectivo de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 16. Multimodalidad. El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad para satisfacer las necesidades del desplazamiento de las personas, bienes y mercancías en toda la República.

Artículo 17. Derechos de las víctimas. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil del siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar el principio pro-persona en congruencia con la ley de la materia.

TÍTULO III

INSTITUCIONALIDAD ARTICULADA

CAPÍTULO I

DEL ENTE RECTOR

Artículo 18. Ente rector. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV- es el ente rector en materia de movilidad y seguridad vial, quien tendrá a su cargo la creación, formulación, implementación y cumplimiento de la Política Intersectorial Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, y le corresponde coordinar el Consejo Nacional de Movilidad y Seguridad Vial -CONAMS-.

Artículo 19. Consejo Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Se crea el Consejo Nacional de Movilidad y Seguridad Vial -CONAMS-, como ente colegiado, deliberativo, consultivo, asesor y coordinador interinstitucional en materia de movilidad y seguridad vial, adscrito al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV-.

Artículo 20. Función e Integración del Consejo Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Será función principal del Consejo Nacional de Movilidad y Seguridad Vial -CONAMS-; brindar asesoría técnica, estratégica y normativa para la formulación, implementación y evaluación de políticas públicas orientadas a garantizar el derecho a la movilidad segura y eficiente en todo el territorio nacional.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

La -CONAMS- se conformará por un representante titular y un suplente, nombrados por las dependencias y entidades siguientes:

a. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV- quien coordina y preside.
b. Dirección de Movilidad y Seguridad Vial -DIMOV-, quien actuará como secretario, con voz y sin voto según el artículo 21 de la ésta ley.
c. Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia -SEGEPLAN-
d. Secretaría de Coordinación Ejecutiva de Presidencia -SCEP-
e. Ministerio de Gobernación -MINGOB-
f. Ministerio de Finanzas Públicas -MINFIN-
g. Ministerio de Educación -MINEDUC-
h. Ministerio de Economía -MINECO-
i. Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS-
j. Dirección General de Transporte -DGT-
k. Instituto Nacional de Estadísticas -INE-
l. Asociación Nacional de Municipalidades -ANAM-
m. Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica -ANADIE-
n. Empresa de Ferrocarriles de Guatemala
o. Ferrovías Guatemala
p. Universidades del país
q. Representante del Consejo Nacional para la Atención de las Personas con Discapacidad -CONADI-.
r. Representante de las Organizaciones no gubernamentales y colectivos ciudadanos en materia de movilidad y seguridad vial.
s. Y otras entidades públicas que el CONAMS decida incorporar.

La participación de los titulares y suplentes de todos los integrantes del CONAMS será *ad honorem* en virtud del cargo que ostentan, dicha calidad se probará con el nombramiento de la autoridad rectora a la que pertenecen, el cual podrá ser modificado en cualquier momento y en consecuencia, notificado al CONAMS.

Los representantes mencionados en los incisos q) y r) tendrán voz pero no voto dentro de las sesiones del CONAMS, su elección y nombramiento se efectuará conforme a sus propios mecanismos. De la convocatoria y de la temporalidad del desarrollo de las sesiones ordinarias y extraordinarias y del funcionamiento del CONAMS, se regulará en el reglamento que se crea para el efecto.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

Artículo 21. Dirección de Movilidad y Seguridad Vial. Se crea la Dirección de Movilidad y Seguridad Vial del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV-, como unidad ejecutora adscrita al despacho. El director de la Dirección de Movilidad y Seguridad Vial actuará como secretario en las sesiones ordinarias y extraordinarias del CONAMS con voz y sin voto.

Las funciones de la Dirección de Movilidad y Seguridad Vial se regulará en las disposiciones reglamentarias de ésta ley.

Artículo 22. Política Pública. Se crea la Política Intersectorial Nacional de Movilidad y Seguridad Vial cuya formulación y ejecución estará a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV-, como ente rector, y los demás integrantes del CONAMS contribuirán en la implementación de la Política.

La Política Intersectorial Nacional de Movilidad y Seguridad Vial se diseñará de conformidad a los principios, definiciones y enfoques de esta ley en el plazo de un año de su implementación. Para el efecto, se seguirán los lineamientos de SEGEPLAN quien asesorará la elaboración de todas las políticas públicas de las entidades responsables que integran el CONAMS para garantizar el derecho a la movilidad y seguridad vial con las condiciones establecidas por la Constitución Política de la República de Guatemala.

Las demás políticas sectoriales y/o institucionales sobre movilidad y seguridad vial propias de los integrantes del CONAMS, se elaborarán de conformidad a este artículo, las mismas serán revisadas cada cinco años para incluir las actualizaciones a la política intersectorial. Los lineamientos para la modificación y aprobación de la Política estarán determinados en el reglamento de esta ley.

Artículo 23. Estrategia Nacional. Se crea la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a cargo del CONAMS, con el objetivo de gestionar desde un enfoque de sistemas de vialidad, movilidad y seguridad vial de conformidad con esta ley, sobre la premisa de cambio progresivo en armonía con otras políticas públicas existentes y la estrategia de desarrollo nacional.

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con los programas sectoriales, regionales, y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

La Estrategia deberá ser elaborada y revisada por el CONAMS cada cinco años y, actualizada con la información del Sistema Nacional de Información de Movilidad y Seguridad Vial del Observatorio Nacional. Los lineamientos para la modificación y aprobación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial están determinados en el reglamento de esta ley.

Artículo 24. Convenios de coordinación municipal. El -CIV- promoverá convenios a nivel local con las mancomunidades y consejos municipales de los municipios de toda la República. El objeto de los convenios, permitirá a la Dirección de Movilidad y Seguridad Vial, orientar en el acompañamiento de la creación de planes de prevención municipal sobre movilidad y seguridad vial y su fortalecimiento institucional en el marco de la Política Intersectorial Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 25. Participación del ente rector en el Sistema de Consejos de Desarrollo Urbano y Rural. El ente rector en materia de movilidad y seguridad vial asegurará la integración permanente de delegados de la Dirección de Movilidad y Seguridad Vial en el Sistema de Consejos de Desarrollo Urbano y Rural en todos sus niveles, con el objeto de presentar permanentemente orientaciones técnicas de la Política Intersectorial Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV-.

Artículo 26. Se adiciona el inciso m) al Artículo 6 del Decreto Número 11-2002 del Congreso de la República, Ley de Consejos de Desarrollo Urbano y Rural, el cual queda redactado de la forma siguiente:

> "m) Promover políticas, planes y proyectos de movilidad y seguridad vial a nivel nacional, departamental, municipal y comunitario que garanticen el uso sostenible de las diversas formas de movilidad, transporte y la infraestructura vial, adaptándose a los distintos contextos geográficos y con el involucramiento de todas las entidades estatales."

CAPÍTULO II

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

Artículo. 27. Lineamientos de Infraestructura. El CONAMS aprobará los lineamientos para la infraestructura de movilidad y seguridad vial, los cuales serán elaborados bajo la coordinación de la institución rectora y el acompañamiento técnico del Viceministerio de

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

Infraestructura del -CIV- y la Secretaría General de Planificación y Programación de la Presidencia -SEGEPLAN- quien brindará asesoría en la elaboración de los lineamientos dentro el ámbito de su competencia.

Artículo. 28. Sistemas integrados de modalidades de transporte. Los servicios de transporte público de pasajeros, de bienes y de carga, podrán desarrollarse en sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa de las diversas modalidades viales.

Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planificación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte, en su caso, bajo esquemas estandarizados, respetando los usos y costumbres de las poblaciones indígenas asentadas en las áreas rurales.

Las autoridades gubernamentales y municipales tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y de tracción humana.

Artículo 29. Transporte público. Las autoridades competentes establecerán los requisitos para que las personas, empresas o entidades prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de la Dirección de Movilidad -DIMOV- para su operación con base en el principio *Pro Homine o Pro-Persona*, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona usuaria.

Artículo 30. Servicios de movilidad. Cada institución dentro de su competencia definirá las categorías de servicios de movilidad en función de su propio contexto, regulará su operación y los instrumentos que se requieran de conformidad a la presente ley.

Artículo 31. Modalidades para la circulación de vehículos. Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades de flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con el objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivados de la realización de otras actividades públicas.

Artículo 32. Seguridad vial en sistemas críticos de salud. Se entenderá como Seguridad Vial en sistemas críticos de salud, aquellos territorios establecidos con el

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

enfoque sistémico de planificación y uso de territorio y vías por medio de las cuales circulan vehículos de emergencias en todas sus modalidades para ingresos y/o egresos de pacientes en la red de servicios de salud, tanto público como privada.

Las autoridades responsables de tránsito y las entidades de la presente ley deberán garantizar, regular y ordenar la circulación de vehículos y desalojo de cualquier obstáculo en la vía pública que impida la libre circulación en la vías internas y externas de los servicios de emergencias en salud que ponen en riesgo la vida y la seguridad de los pacientes.

TÍTULO IV

SISTEMA DE INFORMACIÓN DE MOVILIDAD

CAPÍTULO I

OBSERVATORIO NACIONAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 33. Observatorio. Se crea el Observatorio Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a cargo de la Dirección de Movilidad y Seguridad Vial -DIMOV- adscrita al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV-, con el objeto de gestionar, organizar, actualizar y difundir la información e indicadores de movilidad y seguridad vial de todas las instituciones públicas del país para la generación de políticas públicas, planes y proyectos basados en la evidencia y en congruencia a los desafíos en la materia. La -DIMOV- mediante reglamento, creará las funciones del Observatorio Nacional y el desarrollo de sus competencias.

El Observatorio Nacional de Movilidad y Seguridad Vial estará conformado por un sistema nacional integrado de información que proporcionen todas las instituciones que integren el CONAMS y demás entidades públicas.

La información del Observatorio estará disponible para su consulta en la página web del -CIV-, en donde se encontrará el mayor nivel de información desagregado sobre movilidad y seguridad vial, a efecto de promover certeza cuantitativa para el desarrollo de estudios, investigaciones, estadísticas de las instituciones que integran el CONAMS y demás entidades privadas que tengan por objeto planificar, programar, ejecutar y formular proyectos, programas y políticas públicas en beneficio de la población.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA, C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

El Observatorio Nacional en coordinación con la -DIMOV- tendrán dentro de sus funciones, recomendar y asesorar al CONAMS y entidades públicas y municipalidades a través de herramientas de política pública basada en evidencias para el desarrollo de planes de movilidad y seguridad vial, así como otros instrumentos de planificación y política pública para mejorar acciones que beneficie a la población y entidades del Estado.

Para el funcionamiento del Observatorio Nacional, las autoridades competentes dentro del marco de sus facultades deberán suscribir convenios de cooperación interinstitucional para la transferencia de bases de datos e información cuantitativa y cualitativa. Los informes, estudios y estadísticas generadas por el observatorio nacional estarán disponibles para su consulta en el portal virtual de la Dirección de Movilidad -DIMOV- que crea para el efecto.

Artículo 34. Sistema Nacional de Información de Movilidad y Seguridad Vial. El Sistema Nacional de Información de Movilidad y Seguridad Vial del Observatorio Nacional contendrá, como mínimo, lo siguiente:

a. Información sobre siniestros de tránsito en todas las vías y en todo el territorio.
b. Información de características sociodemográficas de toda la República.
c. Información sobre encuestas de calidad de todos los servicios de transporte público o de uso particular.
d. Información sobre encuestas origen/destino con atención a la movilidad y seguridad vial.
e. Información de la infraestructura y red vial.
f. Información sobre las inspecciones de seguridad vial y sus resultados.
g. Cualquier otra información que el CONAMS determine necesaria para la debida integración al Sistema Nacional de Información de Movilidad y Seguridad Vial.

El ente rector creará el portal estadístico que contendrá la información antes descrita y las demás instituciones que integran el CONAMS, deberán habilitar un enlace en sus páginas web con georreferencia al Sistema Nacional de Información de Movilidad y Seguridad Vial en un portal estadístico creado, para su utilización en la formulación de planificación estratégica de sus acciones y de la medición de los impactos de las políticas públicas, planes y estrategias departamentales y municipales, con el fin de mantener actualizada la información en tiempo real.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA GUATEMALA C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

CAPÍTULO II

MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA PRESTADORES DE SERVICIOS

Artículo 35. Demanda de movilidad. La demanda de movilidad tendrá por objeto reducir viajes, el uso y cambio de modos de transporte motorizado, de carga y sobrecarga para fomentar la seguridad vial y la movilidad en el marco de la ley y optimizar tiempos en los desplazamientos. Las autoridades competentes deberán implementar medidas institucionales y estrategias a efecto de cumplir con lo estipulado en la presente ley y sus reglamentos de la materia.

Artículo 36. Zonas de tránsito controlado. Las instituciones competentes diseñarán sistemas de control vial y regulación del tránsito en zonas específicas con el objeto de disminuir el impacto social y ambiental negativo que implica la circulación desordenada.

El reglamento de la presente ley regulará lo relativo a estas zonas de tránsito controlado, en función de la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo en Guatemala.

Artículo 37. Impacto de la movilidad y la seguridad vial. Las autoridades competentes elaborarán estudios sobre movilidad y seguridad vial conforme a la Política Intersectorial Nacional de Movilidad y Seguridad Vial del -CIV-. Estos estudios, incluirán el impacto del desplazamiento de las personas y los bienes, a fin de reducir los efectos negativos del tráfico en la calidad de vida de los habitantes de la República de Guatemala.

TÍTULO V

PLANIFICACIÓN Y TRANSPARENCIA

CAPÍTULO I

PLANIFICACIÓN, PROGRAMACIÓN, TRANSPARENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS

Artículo 38. Planificación y programación. En el marco de su mandato y en el ámbito de su competencia, la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia -SEGEPLAN-, asesorará el proceso de elaboración de todas las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 39. Alianzas público-privadas. Se promoverá las alianzas público-privadas mediante acuerdos entre el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda -CIV- y la Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

ANADIE, con el objeto de fortalecer en las autoridades competentes el desarrollo de la infraestructura vial, sistemas de movilidad y transporte, en garantía de la jerarquía de movilidad de la población en el país.

Corresponde a la Contraloría General de Cuentas, fiscalizar lo correspondiente a fondos públicos.

Artículo 40. Servicios público-privadas. Las entidades del Estado formalizarán acuerdos con las empresas, grupo de empresas privadas de las diferentes cámaras de comercio, industria o similar para suministrar, complementar o suplir servicios y/o bienes que el Estado presta en el ámbito de la infraestructura vial, transporte y sistemas de movilidad de conformidad con la marco jurídico vigente y los enfoques, principios, definiciones y prioridades de la presente ley.

Corresponde a la Contraloría General de Cuentas la fiscalización de los fondos públicos en el marco de dichos acuerdos.

Artículo 41. Transparencia y Rendición de cuentas. Se deben crear programas presupuestarios sobre movilidad y seguridad vial de conformidad al Manual de Clasificaciones Presupuestarias para el Sector Público de Guatemala.

Todas las actividades de esta ley quedan sujetas a la Contraloría General de Cuentas y el ordenamiento jurídico en materia de transparencia, acceso a la información y rendición de cuentas.

Artículo 42. Fuentes de financiamiento. Corresponde al Ministerio de Finanzas Públicas asegurar la asignación presupuestaria para la implementación de la presente ley y el funcionamiento de los fondos públicos que se ejecutarán en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 43. Beneficiarios. Los beneficiarios de los fondos públicos de movilidad y seguridad vial serán todas las instituciones públicas que en el marco de la Política Intersectorial Nacional de Movilidad y Seguridad Vial del -CIV-, tengan proyectos nacionales, departamentales y municipales que se destinen al cumplimiento de esta ley. Los planes, programas y proyectos de gran impacto social se regirán de conformidad a las prioridades de movilidad definidas en las políticas relacionadas a la presente ley.

CONGRESO DE LA REPUBLICA GUATEMALA, C. A.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

TÍTULO VI

PREVENCIÓN Y PARTICIPACIÓN SOCIAL

CAPÍTULO I

FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

Artículo 44. Educación. El Ministerio de Educación -MINEDUC- incluirá y actualizará en el Currículo Nacional Base -CNB- actividades pedagógicas orientadas a la educación en materia de movilidad y seguridad vial en todos los idiomas y niveles, con el objeto de promover la movilización segura y desplazamientos inteligentes para la sana convivencia en las vías y espacios públicos.

El Ministerio de Educación -MINEDUC- en coordinación con el CONAMS, el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda -CIV- y el Ministerio de Gobernación -MINGOB-, diseñarán, dirigirán y coordinarán campañas de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial.

Artículo. 45. Derecho a la información. Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a la información sobre la movilidad y seguridad vial, a fin de que puedan planear sus trayectos; calculando los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de movilidad.

Artículo 46. Participación social. Se autoriza la participación de personas especialistas de la academia, colegios profesionales, tanques de pensamiento y organizaciones de sociedad civil especializadas en temas de movilidad y seguridad vial para participar en el diseño de planes y programas sociales en el marco de esta ley, para ello se deberán coordinar acciones a nivel interseccional con el CONAMS. Dicha participación será ad honorem y no representa relación laboral alguna.

Congreso de la República de Guatemala, Departamento de Información Legislativa

TÍTULO VII

CAPÍTULO ÚNICO

DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

Artículo 47. Implementación y creación de la política pública. Corresponde al Organismo Ejecutivo a través de la dependencia competente, dictar la Política Intersectorial Nacional de Movilidad y Seguridad Vial de conformidad con el Artículo 22 de la presente ley en el plazo de un año.

Artículo 48. Implementación y reglamentación. Corresponde al Organismo Ejecutivo a través de todas sus dependencias competentes, dictar las normas reglamentarias necesarias para la aplicación de esta ley en un plazo no mayor a seis meses a partir de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo 49. Vigencia. El presente Decreto entra en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

REMÍTASE AL ORGANISMO EJECUTIVO PARA SU SANCIÓN, PROMULGACIÓN Y PUBLICACIÓN.

EMITIDO EN EL PALACIO DEL ORGANISMO LEGISLATIVO, EN LA CIUDAD DE GUATEMALA, EL_____DE_____DEL AÑO DOS MIL_____.