

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
GUATEMALA, C. A.

DIRECCIÓN LEGISLATIVA
- CONTROL DE INICIATIVAS -

NÚMERO DE REGISTRO

6521

FECHA QUE CONOCIÓ EL PLENO:

INICIATIVA DE LEY PRESENTADA POR EL REPRESENTANTE JULIO
HÉCTOR ESTRADA DOMÍNGUEZ.

INICIATIVA QUE DISPONE APROBAR LEY DEL SISTEMA INTELIGENTE DE
TRANSPORTE COLECTIVO.

TRÁMITE:



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Guatemala, 01 de abril de 2025
Ref. JHE/rd. Of. 01-04-2025

Licenciado
Luis Eduardo López
Dirección Legislativa
Congreso de la República de Guatemala
Su Despacho.



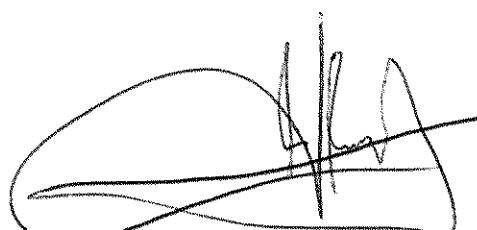
Estimado Licenciado López:

De manera atenta y respetuosa me dirijo a usted, deseándole éxitos en sus labores cotidianas.

De conformidad con los artículos 174 de la Constitución Política de la República de Guatemala y 110 del Decreto número 63-94 de la Ley Orgánica del Organismo Legislativo, le remito la iniciativa de ley que contiene el proyecto "**Ley del Sistema Inteligente de Transporte Colectivo -SITRAC-**" solicitando sus buenos oficios a efecto sea incorporado a la agenda legislativa para ser conocido en el Honorable Pleno de este Alto Organismo del Estado.

Sin otro en particular, me suscribo de usted.

Atentamente,


Lic. Julio Héctor Estrada
Diputado Bancada CABAL



Adj.: lo indicado



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

LEY DEL SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSPORTE COLECTIVO -SITRAC-

Honorable Pleno,

La seguridad en el transporte colectivo es un asunto de vital importancia para cualquier sociedad que aspire al bienestar de sus ciudadanos. El uso de buses y microbuses, como medio de transporte diario, es indispensable en la vida cotidiana de miles de guatemaltecos, especialmente para aquellos que no tienen acceso a medios de transporte privado. Sin embargo, las condiciones de seguridad dentro de estas unidades de transporte colectivo, que a menudo parecen ser ignoradas o tratadas de manera superficial, son un tema urgente que debe ser abordado con seriedad. Esta Iniciativa de Ley tiene como propósito crear las bases legales, normativas y técnicas para la instalación de dispositivos de monitoreo, evaluación del comportamiento de los conductores y la implementación de un sistema de seguridad más eficiente para salvaguardar la integridad física y emocional de los usuarios.

Es imperativo que se establezcan mecanismos de control que regulen el funcionamiento de los transportes colectivos en Guatemala, que permitan garantizar la seguridad en los viajes, la capacitación y el comportamiento adecuado de los conductores, así como el cumplimiento de las normas de tráfico y seguridad. Para ello, resulta fundamental la implementación de dispositivos tecnológicos que no solo proporcionen un control más riguroso sobre las unidades, sino que también permitan una evaluación constante del comportamiento de los conductores, ayudando a prevenir accidentes y otros incidentes que pueden poner en peligro la integridad o la vida de las personas.



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Uno de los aspectos más trágicos que ha motivado la creación de esta iniciativa de ley es la interrupción del proyecto de vida de personas jóvenes y vulnerables, como el caso de tres menores hermanos, Nathaly, Jesús y Crist, de 10, 12 y 14 años, cuyas vidas fueron abruptamente interrumpidas debido a un accidente que podría haber sido consecuencia de la imprudencia o negligencia de conductores o propietarios de unidades colectivos, registrado en la madrugada del 10 de marzo de 2025, en la Calzada La Paz, zona 6 de la Ciudad Capital. Este tipo de tragedias son, lamentablemente, una constante en las estadísticas de accidentes viales en Guatemala. Estos niños, como muchos otros, tenía toda una vida por delante, pero esa vida fue truncada por la falta de controles adecuados en el transporte colectivo.

Este tipo de situaciones no solo destruye familias, sino que también refleja un sistema de transporte que carece de los elementos necesarios para proteger a sus usuarios. El caso de los niños que se mencionan es solo uno de tantos que ocurren a lo largo del país, pero es un claro recordatorio de que no podemos permitir que se sigan perdiendo vidas por la falta de medidas preventivas y por un sistema de transporte deficiente. Este doloroso incidente es un testimonio de la necesidad urgente de establecer políticas que velen por la seguridad de cada persona que usa el transporte colectivo, especialmente los más vulnerables.

La instalación de dispositivos de monitoreo y la creación de un sistema de evaluación continua para los conductores también permitirán que los propietarios de las unidades sean más responsables en el cumplimiento de las normativas, promoviendo una cultura de responsabilidad y respeto a las leyes. El monitoreo constante del comportamiento del conductor es una de las medidas más efectivas para reducir la cantidad de incidentes viales, como



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

los casos de exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, o simplemente la falta de cuidado en las maniobras del vehículo.

La existencia de este sistema de monitoreo también brindará a los usuarios una mayor seguridad, ya que podrán identificar las condiciones del viaje, así como el comportamiento del conductor. Los usuarios, por su parte, podrán tener la posibilidad de calificar el servicio y hacer denuncias si es necesario. Este sistema de retroalimentación no solo permitirá que los propietarios de las unidades tomen las medidas correctivas necesarias, sino que también fortalecerá la confianza de los usuarios en el sistema de transporte colectivo, contribuyendo a crear un ambiente más seguro y confiable.

La creación de esta iniciativa de Ley se justifica además por el compromiso de Guatemala con el desarrollo de un transporte público eficiente y seguro, acorde a las necesidades de la población y que reduzca los riesgos asociados con los accidentes de tránsito. Es un paso firme en la dirección correcta, en un país que aún enfrenta enormes desafíos en cuanto a infraestructura vial y regulación del transporte. El bienestar de los usuarios de transporte colectivo debe ser una prioridad nacional, y esta iniciativa de Ley se erige como una respuesta contundente a esa necesidad.

A través de la implementación de dispositivos de monitoreo y la evaluación continua del comportamiento de los conductores, de ser aprobada, la Ley garantizará que cada unidad de transporte colectivo opere bajo los más altos estándares de seguridad. Esto contribuirá a reducir las tasas de accidentes y a mejorar la calidad de vida de quienes dependen de este servicio diario para movilizarse, a la vez que fortalece la confianza en las autoridades encargadas de regular y velar por el cumplimiento de estas normas.





CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Es necesario, también, subrayar que la educación y capacitación de los conductores es un componente esencial en este proceso. La iniciativa de Ley no solo contempla sanciones para quienes infringen las normativas, sino también incentivos para aquellos conductores o propietarios que demuestren un comportamiento ejemplar. La formación continua en seguridad vial, así como la implementación de cursos sobre conducción responsable, será un requisito para todos los conductores de transporte colectivo, lo que permitirá garantizar que los mismos estén debidamente capacitados para afrontar situaciones adversas y actuar con responsabilidad.

Esta iniciativa de Ley está diseñada para ser integral, no solo en lo que respecta a las sanciones, sino también en lo relativo a la cooperación interinstitucional. Las autoridades competentes deberán trabajar de manera conjunta con los propietarios de las unidades, con el objetivo de garantizar que todos los aspectos de la Ley sean cumplidos a cabalidad. La coordinación entre distintas entidades gubernamentales y la colaboración entre el sector público y privado son esenciales para que la implementación de la Ley sea exitosa y logre el impacto esperado.

La creación de esta iniciativa de Ley, en resumen, es un paso decisivo e irrefutable en el objetivo de garantizar la seguridad en el transporte colectivo de Guatemala. Al establecer medidas claras para el monitoreo de las unidades y la evaluación del comportamiento de los conductores, se busca proteger a los usuarios, evitar accidentes, y ofrecer un servicio de transporte más confiable y eficiente. Las sanciones y medidas correctivas que se implementen deben ser vistas como una herramienta necesaria para fomentar una cultura de responsabilidad y seguridad, en la cual la vida humana sea respetada y protegida en todo momento.




CONGRESO DE LA REPÚBLICA

La implementación exitosa la Ley que se propone será un logro significativo, pero también marcará el comienzo de una nueva etapa en el que el sistema de transporte colectivo de Guatemala se convierta en un referente de seguridad y eficiencia para la región. No podemos seguir permitiendo que más vidas se vean truncadas por negligencia, imprudencia, impericia y falta de controles. Es hora de actuar y de hacer que el transporte colectivo sea un medio seguro y confiable para todos.

Es por lo anterior que es necesaria la emisión de la **LEY DEL SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSPORTE COLECTIVO -SITRAC-**.

DIPUTADO(S) PONENTE(S):



Jesús Hector Estrada





CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETO NUMERO _____

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2 de la Constitución Política de la República indica que es deber del Estado garantizarles a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona. Para lograr ese desarrollo, el Estado, debe adoptar las medidas que a su juicio sean convenientes según lo demanden las necesidades y condiciones del momento, que pueden ser no sólo individuales sino también sociales.

CONSIDERANDO:

Que el transporte colectivo es un pilar esencial para la movilidad de millones de ciudadanos, y su funcionamiento adecuado no solo facilita el acceso a la educación, al trabajo y a otros servicios esenciales, sino que también incide directamente en la seguridad y el bienestar de los usuarios. El incumplimiento de las normativas establecidas y la falta de un control eficiente sobre las condiciones de seguridad de las unidades, así como el comportamiento irresponsable de los conductores, representa un riesgo inminente para la integridad física y la vida de los pasajeros. Es imperativo que el Estado actúe de manera proactiva y decisiva para regular, supervisar y sancionar las infracciones dentro de este sector, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios y garantizar un servicio de calidad, eficiente y seguro para todos.





CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que la seguridad vial es un derecho de todos los ciudadanos, y el transporte colectivo, al ser una de las principales formas de movilidad en las áreas urbanas y rurales, debe operar bajo estrictos estándares de seguridad que protejan a los usuarios no solo dentro de las unidades de transporte, sino también en las vialidades. Las estadísticas de accidentes de tránsito y las crecientes quejas sobre condiciones inseguras, tanto dentro como fuera de las unidades de bus o microbús, evidencian la necesidad urgente de implementar un sistema de monitoreo y control eficaz que permita prevenir y sancionar comportamientos peligrosos, garantizar la capacitación adecuada de los conductores, y velar por la integridad de los usuarios y la sociedad en general. La implementación de esta ley es esencial para frenar la creciente amenaza a la seguridad vial y proporcionar a los usuarios un entorno de transporte más seguro y confiable.

POR TANTO:

Por 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 DEL SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSPORTE COLECTIVO

-SITRAC-



Artículo 1. Objeto de la Ley.

La presente ley tiene como objeto regular la instalación, uso, funcionamiento y supervisión de dispositivos de monitoreo y evaluación de la conducción en las unidades de buses y microbuses autorizadas para operar en el servicio colectivo extraurbano, así como la imposición de sanciones, con el fin de mejorar la seguridad vial, reducir los accidentes de tránsito y proteger la vida de los usuarios y conductores.

Artículo 2. Declaratoria de Urgencia.

Se declara de urgencia nacional e interés público la implementación, por parte de la Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, de sistemas de monitoreo y evaluación de la conducción, para mejorar la seguridad vial en el transporte colectivo, y proteger la vida de los usuarios y conductores.

Artículo 3. Sistema de Monitoreo y Evaluación de la Conducción.

Para efectos de la presente ley, se entenderá como Sistema de Monitoreo y Evaluación de la Conducción, el conjunto de tecnologías, dispositivos y herramientas, independientemente de su naturaleza o formato que permitan recopilar, procesar y analizar datos en tiempo real sobre el comportamiento del conductor durante la operación de unidades de transporte colectivo. Este sistema empleará los sistemas disponibles en cada momento, tales como sensores, sistemas de posicionamiento, dispositivos de captura de imágenes



o cualquier otra tecnología aplicable, con el propósito de identificar y alertar sobre conductas que representen riesgos para la seguridad vial, incluyendo, entre otros, exceso de velocidad, maniobras inadecuadas, o cualquier acción que comprometa la estabilidad del vehículo o la seguridad de los pasajeros. Su objetivo será garantizar una supervisión continua y efectiva, generar información detallada y accesible sobre el desempeño de los conductores y las unidades, y contribuir a la mejora de la seguridad vial y la prevención de accidentes, adaptándose a las innovaciones tecnológicas que surjan con el tiempo.

El sistema deberá estar diseñado para funcionar de manera continua las veinticuatro horas del día, todos los días del año, y permitir la accesibilidad a los datos, tanto para los conductores y las empresas de transportes, como para las autoridades competentes.

Artículo 4. Opciones de Solución Tecnológica.

La Dirección General de Transportes optará por una solución de alguno de los siguientes tipos o sus combinaciones:

- a.** Solución basada en la obligatoriedad de utilizar aplicaciones móviles que se instalarán en teléfonos móviles dedicados a cada unidad de bus o microbús. Esta aplicación será complementada con una plataforma gubernamental centralizada de monitoreo y análisis de datos.
- b.** Solución basada en la obligatoriedad de contar con un tacógrafo digital en cada unidad de bus o microbús, la cual se complementará con una plataforma gubernamental centralizada de monitoreo y análisis de datos.



c. Solución basada en la obligatoriedad de contar con un Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés) instalado en cada unidad de bus o microbús. En este caso, el proveedor del servicio de Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés) enviará los datos y se complementará con una plataforma gubernamental centralizada de monitoreo y análisis de datos, mediante la utilización de interfaces de programación de aplicaciones en tiempo real.

La solución, o combinación de soluciones que se utilice deberá permitir, como mínimo:

1. La posibilidad de que los usuarios compartan información del viaje con terceros, con el fin de incrementar la transparencia y la seguridad de los usuarios.
2. La evaluación continua del comportamiento del conductor en tiempo real y la generación de un informe automático detallado al final de cada trayecto. La información recogida podrá ser utilizada para evaluar el desempeño de los conductores y tomar las medidas correctivas necesarias.
3. La calificación de los viajes en tres categorías: normal, somnoliento y agresivo, permitiendo identificar patrones de conducción que puedan poner en riesgo la seguridad de los pasajeros y también hacer resaltar la conducta ejemplar de conductores y propietarios que satisfagan las expectativas de los usuarios.
4. La creación de perfiles de viajes por piloto y por unidad, generados con los datos recopilados, lo que permitirá identificar los comportamientos a nivel individual y colectivo.
5. La posibilidad de que los usuarios califiquen el viaje y notifiquen fácilmente temas como sobrecarga de pasajeros, aspectos de seguridad,



código de piloto y sus capacidades, así como otros que resulten importantes para proteger la integridad de la unidad de transporte y sus ocupantes.

6. La visualización de tiempos de viaje, horas de salida y llegada al alcance de los usuarios, así como información adicional relativa al servicio que sea utilidad.

En un plazo que no podrá exceder de dieciocho meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, todas las unidades de buses y microbuses autorizadas para operar en el servicio colectivo extraurbano deberán contar obligatoriamente con el mecanismo que permita el monitoreo y evaluación de la conducción. Transcurrido este plazo, las unidades que no cuenten con el dispositivo no podrán operar en el servicio colectivo.

Artículo 5. Plataforma de Monitoreo y Evaluación.

En un plazo no mayor a doce meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, deberá entrar en pleno funcionamiento una plataforma centralizada que se encargará de recolectar y procesar los datos generados por los dispositivos de monitoreo en tiempo real.

Esta plataforma será operada por la Dirección General de Transportes, que será responsable de la supervisión, evaluación y gestión de los datos para fines diversos, inclusive la aplicación de sanciones previstas en esta Ley.

La plataforma tendrá, como mínimo:



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

- a. El reporte diario del código del piloto que conduce las unidades, que también serán identificadas con un código. Así como los cambios que, por cualquier causa, se susciten durante la jornada de funcionamiento.
- b. La capacidad de generar alertas sobre comportamientos de riesgo, peligroso o inusual identificado en la conducción. Estas alarmas deberán ser enviadas tanto a la Dirección General de Transporte como a las empresas de transporte, para tomar medidas de emergencia, correctivas o preventivas.
- c. La capacidad de generar informes, reportes, alertas, información, estadística y otros tipos de utilización de datos recolectados mediante el uso de la plataforma. La Dirección General de Transportes tendrá la facultad de aplicar sanciones a las empresas de transporte que no cumplan con los estándares de seguridad establecidos por esta ley.
- d. La capacidad de compartir información con otras entidades públicas en atención a su competencia y rectoría.
- e. La capacidad de generar informes de cuenta corriente sobre el estado de pago de multas y recargos impuestos a pilotos y propietarios.
- f. La capacidad de elección aleatoria de unidades para inspección o revisión física.

Artículo 6. Asignación Presupuestaria.

Para el cumplimiento de los fines previstos en la presente Ley, se instruye al Ministerio de Finanzas Públicas a constituir una previsión presupuestaria dentro de las Obligaciones del Estado a Cargo del Tesoro de CINCUENTA MILLONES DE QUETZALES (Q50,000,000.00) provenientes las economías presupuestarias y financieras del ejercicio fiscal.





CONGRESO DE LA REPÚBLICA

En un plazo máximo de cuatro meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente Decreto, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, publicará a través de su portal institucional y presentará al Ministerio de Finanzas Públicas, el Plan de Trabajo de implementación de las actividades y obligaciones previstas en la presente Ley, así como el detalle de la distribución, planificación y ejecución de los recursos asignados, lo cual deberá incluir la infraestructura tecnológica necesaria para crear o adquirir la plataforma, así como otros costos operativos y de mantenimiento en los que deba incurrirse para lograr el cumplimiento de los objetivos.

En consideración los tiempos requeridos para la implementación de la solución y plataforma en las unidades de transporte colectivo extraurbano, el Ministerio de Finanzas Públicas y el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda deberán programar adecuadamente las previsiones presupuestarias y financieras para la puesta en marcha y ejecución de las obligaciones contempladas en la presente Ley.

Artículo 7. Especificaciones de los Dispositivos.

Los dispositivos de monitoreo y evaluación deberán cumplir con las especificaciones que dará a conocer la Dirección General de Transportes, mediante una publicación en el Diario Oficial, y tres publicaciones en, al menos, tres redes sociales del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a más tardar, doce meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente Decreto.





La autoridad mencionada dará a conocer los requisitos técnicos y de calidad que deben cumplir los dispositivos, a fin de garantizar que sean eficaces y aptos para la evaluación de la conducción y la seguridad vial, los cuales, como mínimo, deberán contar con características de alta precisión, conectividad en tiempo real y ser compatibles con soluciones basadas en aplicaciones móviles.

Artículo 8. Visibilidad de los Dispositivos en las Unidades de Transporte.

Todas las unidades de bus y microbús contarán con el dispositivo de monitoreo y deberán llevar una calcomanía visible de, al menos, veintiún centímetros de ancho por treinta y cinco centímetros de alto, a ambos lados exteriores y en la parte exterior trasera de la unidad, de conformidad con el diseño que establezca la Dirección General de Transportes, que indique que la unidad está equipada con el sistema de monitoreo. Esto permitirá que los usuarios y autoridades identifiquen las unidades que cumplen con dicha obligación.

La calcomanía contará además con un código de respuesta rápida (QR, por sus siglas en inglés, "*quick response*") que permita al usuario identificar la unidad y el viaje; así como acceder a las características de la plataforma y de la solución de monitoreo y evaluación de la conducción que sean accesibles para los usuarios.



Artículo 9. Aspectos Sancionatorios.

La Dirección General de Transportes, por sí o de la forma que establezca el Reglamento de la presente Ley, deberá imponer a los pilotos y propietarios de buses o microbuses de transporte colectivo, según el caso, que incurran en alguna de las conductas infractoras, las sanciones administrativas siguientes: suspensión de licencia de conducir, cancelación de licencia de conducir, suspensión de permiso para operar la unidad de bus o microbús, cancelación de permiso para operar la unidad de bus o microbús y multa.

Estas sanciones se impondrán independientemente de las sanciones que deban imponerse de conformidad con la Ley de Tránsito y de otras responsabilidades, administrativas, civiles o penales que pudieran corresponder al infractor. Cuando en revisión o inspección física o mediante reporte de la plataforma centralizada se identifique alguna de las conductas infractoras cometidas por un conductor o propietario, la autoridad lo hará del conocimiento del sujeto de sanción mediante notificación en la cual se especificará la infracción cometida, el artículo transgredido y la sanción impuesta.

Las sanciones serán notificadas al conductor o al propietario de la unidad para que para que los sujetos sancionados puedan ejercer su derecho de defensa por medio de los recursos que procedan.

Las sanciones que no sean notificadas según se establece en el presente artículo, prescribirán en un plazo de ciento veinte días calendario (120), contados a partir de la fecha de la ocurrencia de la conducta infractora. Como



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

consecuencia, no podrá requerirse el pago de las mismas ni exigirse la suspensión o cancelación.

La notificación de cada sanción debe hacerse saber en la forma que se establece en el presente artículo y sin ello no podrá afectar en sus derechos a los conductores o propietarios. Para realizar las notificaciones de imposición de sanciones, la autoridad correspondiente utilizará medios impresos y medios electrónicos y ambos serán considerados legalmente válidos. Las autoridades tienen la obligación de documentar de manera completa y detallada las sanciones derivadas de la aplicación de la presente Ley. Dicha notificación deberá incluir, al menos, los siguientes elementos: fecha, hora y lugar exacto de la infracción cometida; datos del vehículo infractor, tales como la placa de circulación, el modelo y la marca del vehículo; reportes de la plataforma, documentos, fotografías, grabaciones de video o cualquier otro medio de prueba que respalde la infracción; cantidad a pagar por la infracción, junto con la forma de pago y los plazos establecidos para su liquidación; explicación clara de la infracción cometida, citando la normativa aplicable que sustenta la imposición de la sanción; y, procedimiento para impugnar y el plazo para realizar el pago o presentar recursos.

Finalizado el trámite de impugnación, se procederá de la siguiente manera:

1. Resolución favorable: En caso de que la resolución sea favorable para el infractor, la autoridad de tránsito procederá de oficio a la anulación de la sanción impuesta, dejando sin efecto legal la sanción.
2. Resolución desfavorable: En caso de que la resolución sea desfavorable, el infractor deberá pagar la multa o multas impuestas, en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario contados a partir de que la





CONGRESO DE LA REPÚBLICA

resolución quede firme. En caso de impago, se aplicarán recargos e intereses de conformidad con lo que establezca el Reglamento de la presente Ley. Las autoridades deberán emitir un recibo de respaldo por el pago de la multa, autorizado por la Contraloría General de Cuentas y entregarlo al infractor de manera física o electrónica.

La Dirección General de Transporte, compartirá con el Departamento de Tránsito y las unidades de tránsito de las municipalidades, la información recabada en la plataforma centralizada mediante envíos mensuales, según lo norme el reglamento, para que proceda conforme lo establece la legislación guatemalteca.

Artículo 10. Infracciones y Sanciones.

Por todo lo anterior, se establecen las infracciones, los sujetos de sanción y la descripción de la conducta infractora, de la manera siguiente:

INFRACCIÓN		SUJETOS DE SANCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA CONDUCTA INFRACTORA
1.	Falta de instalación de dispositivos de monitoreo	Piloto y Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	No contar con el dispositivo de monitoreo y evaluación en las unidades de transporte colectivo.





CONGRESO DE LA REPÚBLICA

2.	Uso indebido o manipulación de los dispositivos de monitoreo	Piloto y Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	Manipular, desactivar o interferir con el funcionamiento de los dispositivos de monitoreo instalados en las unidades de transporte.
3.	Inadecuada visualización de la calcomanía identificativa	Piloto y Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	No colocar la calcomanía visible en los lugares obligatorios (a ambos lados y en la parte trasera de la unidad) o colocarla de manera incorrecta.
4.	Intimidación o persuasión al usuario para evitar el reporte de incidentes	Piloto y Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	Intimidar o persuadir al usuario para lograr la no utilización de los mecanismos de calificación y reporte de problemas como sobrecarga de pasajeros, irregularidades en el comportamiento del conductor o violación de las normas de seguridad.
5.	Falta de evaluación continua del comportamiento del conductor	Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	No generar los informes automáticos detallados sobre el comportamiento del conductor o no evaluar el desempeño continuo del conductor como establece la ley y lo establezca el reglamento.
6.	No proporcionar acceso a los datos de monitoreo	Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	Negar, obstaculizar o interferir de cualquier forma el acceso a los datos de monitoreo para las autoridades competentes.



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

7.	No cumplimiento de las especificaciones técnicas para los dispositivos de monitoreo	Piloto y Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	Utilizar dispositivos de monitoreo que no cumplan con las especificaciones técnicas establecidas por la Dirección General de Transportes.
8.	Manipulación de los informes o datos de evaluación de la conducción	Piloto y Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	Alterar o modificar los datos generados por el sistema de monitoreo para ocultar infracciones o comportamientos peligrosos del conductor.
9.	Infracciones por comportamiento irresponsable del conductor	Piloto	Incumplir las reglas de conducción responsable, como exceso de velocidad, frenado brusco, maniobras peligrosas, utilización de teléfonos u otro aparato durante la conducción, fumar durante la conducción o conducción bajo la influencia de alcohol o sustancias.
10.	No Tomar Medidas Correctivas ante Alertas del Sistema de Monitoreo	Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	No responder adecuadamente ante las alertas emitidas por el sistema de monitoreo o no tomar medidas correctivas o preventivas para mejorar la seguridad.





CONGRESO DE LA REPÚBLICA

11.	No Proporcionar Información o acceso a mecanismos de calificación sobre el Viaje a los Usuarios	Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	No permitir a los usuarios acceder a la información relevante sobre el viaje, como los tiempos de salida y llegada, el comportamiento del conductor, o la calificación del viaje, a través de plataformas o aplicaciones asociadas al sistema de monitoreo.
12.	Falta de cooperación interinstitucional	Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	No colaborar con las autoridades competentes en la implementación y seguimiento de las políticas de seguridad vial en el transporte colectivo.
13.	No Presentar los Informes de Evaluación del Comportamiento del Conductor	Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	No generar o no entregar los informes detallados sobre el comportamiento de los conductores al final de cada trayecto.
14.	No Reportar la Calificación de los Viajes por los Usuarios	Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	No generar o no entregar los reportes de calificación de los usuarios.





CONGRESO DE LA REPÚBLICA

15.	Uso Incorrecto de la Plataforma de Monitoreo	Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	No utilizar adecuadamente la plataforma de monitoreo centralizada, o no permitir que las autoridades competentes accedan a los datos y registros del comportamiento del conductor y la unidad.
16.	Continuar operación sin solventar motivo del incumplimiento o sin cumplir la sanción respectiva	Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	Continuar operando unidades de transporte colectivo sin los dispositivos de monitoreo o sin cumplir con los requisitos establecidos por la ley, después de haber sido sancionados por incumplimiento.
17.	Recibir y No Aplicar las Recomendaciones de las Autoridades	Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	No seguir las recomendaciones emitidas y notificadas por la Dirección General de Transportes o las autoridades competentes en relación con la mejora de la seguridad o el uso del sistema de monitoreo, lo que podría poner en peligro la seguridad de los usuarios
18.	Incluir Conductores No Certificados o No Capacitados	Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	Permitir que conductores que no han recibido la capacitación obligatoria o no están certificados para operar bajo las normas de conducción responsable, sigan trabajando en las unidades de transporte colectivo.



19.	No Facilitar Auditorías o Inspecciones	Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	Impedir, obstaculizar o interferir, de cualquier forma, con la realización de auditorías o inspecciones por parte de las autoridades competentes para verificar el cumplimiento de los estándares establecidos en la ley.
20.	Operar Unidades con Deficiencias Técnicas	Piloto y Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	Continuar operando unidades de transporte colectivo que presenten fallas técnicas o mecánicas graves que comprometan la seguridad de los pasajeros, a pesar de ser detectadas en inspecciones y haberles sido notificadas.
21.	No Cumplir con las Medidas de Seguridad para los Usuarios	Piloto y Propietario de la Unidad de Bus o Microbús	No aplicar las medidas de seguridad para los usuarios, como el control de la sobrecarga de pasajeros o la no implementación de mecanismos de seguridad dentro de las unidades.

En los casos de conducta infractora se impondrán las siguientes sanciones:

- a.** Si se identifica cualquiera de los actos infractores contemplados en el presente artículo, en inspección o revisión física o mediante la plataforma centralizada, se impondrá multa de un mil Quetzales, por cada acto infractor.
- b.** Si se identifica cualquiera de los actos infractores en inspección o revisión física o mediante la plataforma centralizada y se han causado daños a terceros o al patrimonio público, se impondrá multa de cinco mil Quetzales, por cada acto infractor.



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

c. Si se identifica cualquiera de los actos infractores contemplados en el presente artículo, en inspección o revisión física o mediante la plataforma centralizada y se ha producido percance con heridos trasladados a centro asistencial, se impondrá suspensión de licencia de conducir por ciento ochenta días calendario, suspensión de permiso de operación de la unidad de bus o microbús por ciento ochenta días calendario y multa de veinte mil Quetzales. La multa será aplicada por cada acto infractor identificado.

d. Si se identifica cualquiera de los actos infractores contemplados en los numerales 3, 4, 7, 11, 12, 13, 14, 15 y 19 del presente artículo, ya sea en inspección o revisión física o mediante la plataforma centralizada y se ha producido percance con víctimas fatales, se impondrá suspensión de licencia de conducir por cinco años, suspensión de permiso de operación de la unidad de bus o microbús por cinco años y multa de cincuenta mil Quetzales. La multa será aplicada por cada acto infractor identificado.

e. Si se identifica cualquiera de los actos infractores contemplados en los numerales 1, 2, 5, 6, 8, 9, 10, 16, 17, 18, 20 y 21, ya sea en inspección o revisión física o mediante la plataforma centralizada y se ha producido percance con víctimas fatales, se impondrá cancelación de licencia de conducir, cancelación de permiso de operación de la unidad de bus y multa de sesenta mil Quetzales. La multa será aplicada por cada acto infractor identificado.

En caso de reincidencia, las sanciones se duplicarán. Será reincidente el piloto o propietario que comete nueva infracción después de habersele impuesto sanción por cualquiera infracción anterior a la presente Ley, en una unidad de bus o microbús, haya o no cumplido la sanción o pagado la multa. No se considerará reincidencia para efectos del propietario, las infracciones de diferentes pilotos ni de diferentes unidades.



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

El reglamento de la presente Ley establecerá la forma de computar el tiempo del cumplimiento de las sanciones de cancelación o suspensión. Las sanciones se aplicarán a ambos sujetos de sanción según se establece en cada caso de infracción. En caso se trate de un piloto propietario, la sanción se aplicará por una sola vez, en cada oportunidad de infracción.

En caso que, en inspección o revisión física, se identifique que se trata de un piloto o propietario reincidente por más de tres oportunidades en la unidad sujeta a la inspección o revisión, el vehículo será trasladado, a costo del propietario, a predios que señale la autoridad y solamente podrán ser retirados, luego del otorgamiento, por parte del propietario, de garantía; además, para el retiro de las unidades será necesaria la solvencia sobre las sanciones que establece la presente Ley. El Reglamento de la Ley normará lo relativo a las garantías.

Las infracciones y sanciones a que se refiere la presente ley son sin perjuicio de las responsabilidades civiles y/o penales en que se hubiera podido incurrir.

Artículo 11. Actualización Normativa y Coordinación Interinstitucional.

En un plazo que no exceda de tres meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley:

- a. El Organismo Ejecutivo deberá emitir el reglamento de la presente Ley.
- b. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda y todas las instituciones públicas que así lo requieran, emitirán o actualizarán las



normativas que sean necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Ley.

Se instruye a todas las instituciones públicas a prestar los apoyos necesarios a las entidades involucradas en la efectiva implementación de la presente Ley. La colaboración que se requiera será solicitada, por medio de oficio, a las instituciones que correspondan. Será de estricta responsabilidad de la autoridad máxima de las instituciones solicitadas el incumplimiento de los deberes en cuanto a la atención expedita y efectiva de los requerimientos planteados, para el pleno cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 11. Tratamiento para Casos No Previstos.

El Reglamento establecerá el procedimiento que deberá agotarse en caso de presentarse casos no previstos que deban ser atendidos, siempre velando por la seguridad de los usuarios y el cumplimiento de los estándares establecidos para la conducción responsable.

Artículo 12. Plazos.

Para efectos de la aplicación de la presente Ley, los plazos en meses, se regularán por el número de días que les corresponde según el calendario gregoriano y terminarán en la víspera de la fecha en que han principiado a contarse.



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Artículo 13. Vigencia.

La presente ley entrará en vigencia ocho días calendario contados a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la República de Guatemala.

**REMITASE AL ORGANISMO EJECUTIVO PARA SU SANCION,
PROMULGACION Y PUBLICACION.**

**EMITIDO EN EL PALACIO DEL ORGANISMO LEGISLATIVO, EN LA
CIUDAD DE GUATEMALA, A LOS _____ DIAS DEL
MES DE _____ DEL AÑO DOS MIL VEINTICINCO.**