Si mañana te atropellan, ¿quién paga? Esto dice la ley sobre el seguro obligatorio de vehículos

Boletín N°: 10

Out 21, 2026 GUATEMALA

Desde 1996, la Ley de Tránsito establece que cada vehículo debe contar con un seguro para responder por las personas que resulten afectadas en un accidente. Treinta años después, los reglamentos que permitirían aplicar esa obligación siguen pendientes de entrar en vigor. Esta guía explica qué establecen, a quién protegen y cómo funcionaría el seguro obligatorio.

Un hecho de tránsito dura un segundo. Sus consecuencias pueden extenderse durante años, entre emergencias, cirugías, terapias y meses sin poder trabajar.

Cada año, más de 800 mil personas son víctimas de accidentes de tránsito en Guatemala. Cuando quien causa el accidente no tiene cómo responder o se da a la fuga, la familia debe asumir los gastos y las consecuencias. Actualmente, solo una de cada diez personas involucradas en un accidente recibe algún resarcimiento.

Qué establece la Ley de Tránsito

El artículo 29 de la Ley de Tránsito establece que todo propietario de un vehículo autorizado para circular debe contratar, como mínimo, un seguro de responsabilidad civil a favor de terceros y ocupantes.

La ley ya existe. Lo que falta son los reglamentos que establecerían los montos de cobertura, las personas protegidas, las autoridades responsables, los obligados, las multas y la entrada en vigor.

Los cuatro reglamentos corresponden a distintos tipos de vehículos:

Transporte urbano de pasajeros, con o sin cobro de pasaje.

Transporte de carga con placas C y más de tres toneladas.

Vehículos particulares con placas P.

Motocicletas con placas M.

Los cuatro siguen la misma lógica: si un vehículo lesiona o causa la muerte de una persona, el seguro de ese vehículo responde por los daños cubiertos.

Cuánto recibiría una víctima de un accidente de tránsito

Las indemnizaciones irían de Q4 mil a más de Q200 mil por persona, según la gravedad de las lesiones. Los montos se fijarían en salarios mínimos, para actualizarse automáticamente cada enero.

Entre las coberturas contempladas figuran las siguientes:

Muerte o invalidez total: hasta 50 salarios mínimos, equivalentes a más de Q200 mil.

Incapacidad temporal: el monto dependería de los días de recuperación. La tabla contempla un salario mínimo para hasta 10 días; tres salarios mínimos de 11 a 30 días; cuatro de 31 a 45 días; y seis si la recuperación supera los 46 días.

Lesiones permanentes: se aplicarían montos establecidos en una tabla. Por ejemplo, la pérdida de una mano o un pie equivaldría a 40 salarios mínimos, mientras que la pérdida del dedo pulgar correspondería a 12.

La cobertura protegería a cualquier persona afectada, incluidos peatones, ciclistas, pasajeros, motoristas y acompañantes, tanto dentro como fuera de los vehículos.

Cada vehículo tendría una suma asegurada máxima. Según la propuesta, esta iría de Q406 mil 690 para una motocicleta a Q1 millón 626 mil 760 para el transporte urbano.

En el caso de las motocicletas, el conductor y su acompañante tendrían una cobertura menor, de hasta cuatro salarios mínimos, con el objetivo de mantener baja la prima del seguro.

Cómo funcionaría el seguro obligatorio en la práctica

El seguro se contrataría una vez al año y sería un requisito para circular. Cada propietario podría elegir entre las aseguradoras autorizadas por la Superintendencia de Bancos.

La contratación se comprobaría mediante una constancia impresa o digital, con un código QR que permitiría a las autoridades validar su vigencia.

La fiscalización estaría a cargo de la Policía Nacional Civil (PNC), por medio de su Dirección de Tránsito, o de las municipalidades que tengan delegada esa competencia.

Quienes ya cuenten con una póliza, pero tengan coberturas menores a las requeridas, podrían ampliarla sin necesidad de contratar dos seguros. Los vehículos con placas extranjeras también deberían contar con la cobertura mientras circulen en el país.

Los reglamentos establecerían plazos de adaptación. Entrarían en vigor 30 días después de su publicación y, posteriormente, se dispondría de un período para contratar el seguro.

Además, los siniestros se reportarían al Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito, con el propósito de que Guatemala disponga de datos más completos sobre estos hechos.

Qué no es el seguro obligatorio de vehículos

El seguro obligatorio no sería un impuesto. La prima se pagaría a la aseguradora, no al Gobierno.

Tampoco aseguraría el vehículo ni cubriría automáticamente sus daños. Su propósito sería proteger a las personas que pudieran resultar lesionadas por ese vehículo,

dentro o fuera de él.

El seguro tampoco tendría un precio único fijado por los reglamentos. Su costo dependería del tipo de vehículo y de la aseguradora elegida.

El antecedente de la Calzada La Paz

El transporte extraurbano de pasajeros cuenta con un seguro obligatorio desde 2002. Este antecedente permite conocer cómo funciona el mecanismo de protección.

El 10 de febrero de 2025, un bus extraurbano cayó bajo el puente Belice, en la Calzada La Paz. El accidente dejó 54 personas fallecidas. La unidad tenía una póliza vigente y la aseguradora pagó Q9 millones 800 mil a las víctimas y sus familias.

Los cuatro reglamentos propuestos extenderían ese mecanismo a los demás tipos de vehículos contemplados.

Treinta años de una obligación pendiente

La historia del seguro obligatorio de vehículos en Guatemala incluye varios hitos:

1996: la Ley de Tránsito establece la obligación de contar con un seguro.

2002: entra en vigor el seguro para el transporte extraurbano de pasajeros.

30 de enero de 2024: la Corte de Constitucionalidad resuelve que el presidente Bernardo Arévalo debe publicar los reglamentos.

17 de marzo de 2025: se publican los cuatro reglamentos.

20 de marzo de 2025: después de los bloqueos, Arévalo deroga los reglamentos y anuncia una mesa técnica con un plazo de un año.

26 de octubre de 2026: se cumplen mil días desde la resolución de la Corte, según la cronología proporcionada por la organización.

Qué pide la Alianza Guatemalteca por Guatemala

La Alianza Guatemalteca por Guatemala, que reúne a 489 organizaciones, solicita la publicación de los reglamentos denominados Guate para Guate. Su propuesta es que, si se necesitan mejoras, estas se realicen con los reglamentos vigentes.

“Cada día sin reglamentos son nueve familias que pierden a alguien en un accidente de tránsito y se quedan solas. Los reglamentos Guate para Guate ya están escritos, el Presidente Arévalo ya los aprobó y los publicó una vez porque los consideró adecuados. No pedimos nada nuevo, solo que se cumpla la ley vigente desde 1996 y una resolución de la Corte de Constitucionalidad en 2024. Es hora de que el gobierno atienda a las víctimas y a las familias guatemaltecas”, asegura César Bol, vocero de la Alianza Guatemalteca por Guatemala y de la Unidad Nacional por las Víctimas de Accidentes de Tránsito.

Dónde consultar los reglamentos

En el sitio web guateparaguate.org se pueden consultar los cuatro reglamentos completos, las preguntas frecuentes y una calculadora para estimar cuánto recibiría una familia.

Fuente

Fuente: Prensa Libre

Enlace:
https://www.prensalibre.com/c-studio/si-manana-te-atropellan-quien-paga-esto-dice-la-ley-sobre-el-seguro-obligatorio-de-vehiculos/