



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Dictamen de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial de la iniciativa formulada por la diputada María Eugenia García Oliveros integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA a efecto de reformar el segundo párrafo del artículo sesenta y seis y adicionar las fracciones vigésima primera y vigésima segunda al artículo ocho bis de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. (ELD 256/LXVI-I)

Presidencia del Congreso del Estado **P r e s e n t e.**

A la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial de la Sexagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Guanajuato nos turnaron para su estudio y dictamen la iniciativa formulada por la diputada María Eugenia García Oliveros integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA a efecto de reformar el segundo párrafo del artículo sesenta y seis y adicionar las fracciones vigésima primera y vigésima segunda al artículo ocho bis de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. ELD 256/LXVI-I

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 79; 92, fracción VI; 118, fracción I y 186 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, esta comisión rinde el siguiente:

D I C T A M E N

I. Competencia

De conformidad con lo dispuesto por las fracciones I y II del artículo 118, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, es competencia de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial el estudio y conocimiento de los asuntos que se refieran a las iniciativas ley o modificaciones, relacionadas con legislación en materia de movilidad, tránsito, transporte público y seguridad vial del estado. Supuestos que son materia de estudio de la iniciativa señalada en el proemio y objeto del presente dictamen.

II. Proceso legislativo

La iniciativa con proyecto de Decreto busca establecer una señal distintiva vehicular -emblema, símbolo o letra- para personas conductoras aprendices hasta por un año y para personas conductoras mayores de 60 años, con la finalidad de garantizar una movilidad segura¹; atento a ello, la diputada iniciante expuso en su iniciativa:

¹ Iniciativa disponible en:

https://www.congresogto.gob.mx/expedientes_legislativos_digitales/iniciativas/7261



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

«...En el estado de Guanajuato, como en muchas otras entidades del país, el crecimiento urbano, industrial y poblacional ha traído consigo una transformación profunda en la forma en que nos desplazamos, el parque vehicular crece día con día, más personas adquieren automóviles, motocicletas o vehículos de transporte personal como parte de su movilidad diaria, las vialidades se congestionan, los trayectos se vuelven más complejos y, con ello, aumentan también los retos en materia de tránsito, convivencia y seguridad vial.

En este contexto, resulta evidente que cada día se suman nuevos conductores a la vía pública además de que cada vez hay más conductores adultos mayores. Los jóvenes, que tras cumplir los requisitos legales y obtener su primera licencia de conducir, se enfrentan por primera vez a una realidad que va más allá de los conocimientos teóricos adquiridos en un aula o en un examen.

La movilidad es esencial para mantener el bienestar humano, ya que ayuda a acceder a las necesidades básicas y participar en actividades sociales. Para los adultos mayores que conducen, conducir proporciona una sensación de independencia y comodidad, lo que les permite ir a donde y cuando sea necesario. Sin embargo, el deterioro de la condición física y las funciones cognitivas de los adultos mayores puede eventualmente obstaculizar su capacidad para conducir de manera segura.

Conducir un vehículo en las calles y carreteras de Guanajuato, o en cualquier municipio del estado implica enfrentarse a múltiples variables como lo que son: el flujo denso del tráfico, las decisiones inesperadas de otros conductores, los peatones, el transporte público, la señalización incompleta, y muchas veces, el estrés o la presión social que generan otros automovilistas más experimentados.

Sabemos que es en los primeros meses de experiencia donde se cometen de forma natural y comprensible los llamados "errores de principiante", algunos de ellos puede ser pasarse un alto sin darse cuenta, frenar de golpe por inseguridad, titubear al dar una vuelta, dudar al incorporarse a una avenida rápida, estacionarse mal o incluso no respetar una preferencia de paso, estos son errores que no necesariamente provienen de la imprudencia o la negligencia, sino de la inexperiencia, se trata de fallas que, aunque pueden parecer menores, pueden derivar en consecuencias importantes si no son tratadas con la sensibilidad y la comprensión necesarias.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

En el caso de los adultos mayores a 70 años, no es el caso particular de falta de experiencia, sabemos que la mayor parte de ellos es posible que tengan años conduciendo, pero como se hizo mención línea arriba, sus habilidades pueden verse disminuidas por la edad.

El problema en nuestro país, en nuestro estado, es que, en nuestra actual normativa sobre movilidad, no existe un mecanismo legal ni físico que permita identificar visualmente a los conductores novatos ni a los conductores adultos mayores, es decir, el resto de los usuarios de la vía no tiene manera de saber si quien va al frente, o al lado, es una persona con años de práctica o alguien que apenas está dando sus primeros pasos al volante, esto genera un entorno de intolerancia e impaciencia, donde la presión social muchas veces se convierte en factor de riesgo, los toques de claxon, agresiones verbales, "arrancones" innecesarios y conductas hostiles que terminan por aumentar el estrés de quien apenas está aprendiendo a manejar, provocando errores aún mayores.

A partir del contexto expuesto, se presenta la siguiente propuesta, la cual consta en permitir y obligar que los conductores con licencia por primera vez porten en sus vehículos un distintivo, símbolo o letra visible que los identifique como "aprendices" durante su primer año de conducción y hasta un segundo año si siente que le falta experiencia, este distintivo, estaría colocado tanto en el medallón trasero como en el parabrisas, y no sólo tendría un valor simbólico, sino también un impacto funcional en la seguridad vial.

En el caso de los adultos mayores a 60 años se trataría de un distintivo, símbolo o letra diseñado no solo para advertir que quien maneja es una persona de edad avanzada, sino para promover una cultura de respeto, paciencia y seguridad vial. Actualmente en diversas partes del mundo, se ha comprendido que todos los conductores, sin importar su edad o perfil, necesitan un periodo de adaptación al momento de comenzar a manejar, existen diversos países como España, Francia, Japón, Reino Unido y recientemente Colombia que han adoptado esta misma medida de identificación visible de los conductores principiantes mediante un símbolo, letra o distintivo en los vehículos.

En Japón, los autos conducidos por adultos mayores llevan un "aviso de vida": un trébol de colores que alerta a todos en la vía. Lejos de ser un simple adorno, esta señal conocida como "marca Koreisha" es obligatoria para personas de 75 años o más, y altamente recomendada desde los 70. Se trata de un emblema diseñado no solo para advertir que quien maneja es una persona de edad avanzada, sino para promover una cultura de respeto, paciencia y seguridad vial.



Desde su implementación en 1997, ha evolucionado en forma y simbolismo: hoy tiene el aspecto de un trébol de cuatro hojas, un mensaje visual de esperanza, vulnerabilidad y sabiduría. Esta medida no solo protege a quienes tienen más experiencia en la carretera, sino que también transforma la manera en que los demás conductores interactúan con ellos.

En Japón también existe la "Wakaba Mark" para conductores novatos, creando una cultura vial donde se reconoce la experiencia de los conductores mayores y el aprendizaje de los nuevos.

En los países mencionados la medida ha generado resultados positivos, al registrar una reducción en los accidentes viales entre los conductores principiantes y de edad avanzada; y, por otro lado, se ha fortalecido una cultura de tolerancia y respeto en la vialidad, al saber que una persona es principiante, los demás tienden a conducir con mayor precaución, a no presionar o desesperarse, e incluso a ayudar.

Como podemos ver, esta señal no tiene como fin avergonzar ni exponer, sino informar y proteger a todos los usuarios, permitiendo que los demás automovilistas y autoridades reconozcan que quien va al volante está en una etapa de aprendizaje o una persona de edad avanzada y que por lo tanto, pueden cometer errores comunes de acuerdo a su realidad, además, esta medida ayuda a educar a toda la sociedad sobre la importancia de respetar los distintos niveles de experiencia al volante, no se trata de imponer ni de castigar, sino de recordar que todos empezamos alguna vez, y que un entorno más empático también es un entorno más seguro.

En un entorno cada vez más complejo y acelerado, donde las cifras de accidentes de tránsito continúan siendo preocupantes, proteger a los más vulnerables también incluye proteger a los más inexpertos y a los conductores de edad avanzada, así como defendemos al peatón, al ciclista o al adulto mayor en la vía pública, debemos también brindar herramientas de apoyo a quien apenas empieza su camino como conductor, no sería una marca de incapacidad sino un recordatorio de prudencia, y que la edad no es una limitante para conducir.

Con esta propuesta se busca construir una comunidad vial más justa, más segura, más solidaria, un estado de Guanajuato donde la experiencia no sea motivo de exigencia hostil, sino de acompañamiento respetuoso, donde el camino de aprendizaje no sea una carrera de obstáculos, sino un recorrido compartido,



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

donde se construya una cultura vial de paciencia, respeto y conciencia vial en las calles y carreteras hacia los conductores más vulnerables.

Los Municipios serían los responsables de vigilar y sancionar el cumplimiento de esta disposición en el ámbito de sus competencias. Esto con el fin de promover una cultura vial más empática y preventiva, en la que los demás conductores y autoridades identifiquen a quienes se encuentran en proceso de adaptación al entorno vial, fomentando una conducción más responsable, tolerante y segura...»

«...»

En reunión celebrada el 4 de septiembre del 2025, se dio cuenta con la propuesta y se acordó la metodología para su estudio y dictamen:

- 1.** Consultar hasta por 15 días hábiles a las siguientes instancias:
 - a) Secretaría de Gobierno;
 - b) Secretaría de Obra Pública;
 - c) Secretaría de Seguridad y Paz;
 - d) Servicio de Administración Tributaria del Estado de Guanajuato;
 - e) Policía Estatal de Caminos; y
 - f) 46 ayuntamientos.
- 2.** Se solicitó en los términos del artículo 86 -tercer párrafo- de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, a la Unidad de Estudios de las Finanzas Públicas, la realización de un estudio sobre el impacto presupuestario que, en su caso, generaría la aprobación de la propuesta planteada. Considerando una temporalidad para su amable respuesta de hasta 10 días hábiles.
- 3.** Se creó un enlace en la página web del Congreso del Estado, en donde se accedió a la iniciativa para efecto de consulta y recepción de aportaciones ciudadanas respecto de la propuesta legislativa, por un plazo que no excedió de hasta 15 días hábiles.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

4. Una vez concluido el plazo para la recepción de las opiniones solicitadas, la secretaría técnica elaboró un documento en el que se concentraron las opiniones recibidas, el que circuló a quienes integran esta Comisión, a efecto de que, en su caso, se acordara lo conducente respecto a la realización de una mesa de trabajo permanente para el análisis de la iniciativa y opiniones recibidas, conformada por integrantes de la Comisión, las diputadas y los diputados de la Legislatura que deseen asistir, así como personal asesor; e invitar a personal de la Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo y, de la Unidad de Estudios de las Finanzas Públicas del Congreso.
5. Discusión y, en su caso, aprobación del dictamen.

III. Desarrollo de la metodología.

Quienes integramos esta Comisión conscientes de la importancia del análisis de las respuestas a las consultas recibidas y las aportaciones realizadas, nos reunimos² las diputadas María Eugenia García Oliveros y Sandra Alicia Pedroza Orozco y, los diputados Rolando Fortino Alcantar Rojas y Ernesto Millán Soberanes con personal de la Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo, de la Unidad de Estudios de las Finanzas Públicas del Congreso del Estado, personal asesor y la secretaría técnica para dar seguimiento a los acuerdos sobre la metodología para el estudio y dictamen del asunto materia del presente dictamen.

En la reunión se abordaron a través de consideraciones generales y particulares las propuestas de la iniciativa materia de análisis, generando coincidencias que sirvieron de base para el presente dictamen.

Con la finalidad de visualizar las aportaciones recibidas, se reproducen las opiniones enviadas:

Respondieron los ayuntamientos de: San Luis de la Paz (la turnaron a la Comisión de Gobierno y Reglamentos, para estudio y dictamen), Romita (opinión favorable), Santa Cruz de Juventino Rosas (enterados), Irapuato (sin observaciones), Tarimoro (enterados), San Diego de la Unión (enterados), Doctor Mora (sin observaciones), Santiago Maravatío (enterados) y, Cortazar (sin observaciones).

² Mesa de trabajo de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial el 15 de octubre del 2025, disponible en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=eHJ9bkzqY0w>



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Ayuntamiento de Abasolo.

Esta comisión está de acuerdo en la implementación de señalamientos en vehículos conducidos por adultos mayores, esto bajo el argumento de que, son personas que derivado de su edad muchas veces pueden conducir de manera deficiente, como la baja de velocidad en zonas donde no deben de hacerlo, la omisión de encender direccionales e intermitentes, o incluso muchas veces perderse entre avenidas y bulevares, lo cual puede ser motivo de muchos accidentes en los cuales se ve en peligro su vida y la de otros choferes, por ello es que consideramos pertinente advertir a la comunidad conductora que se trata de una persona mayor y que se debe tener cierto cuidado o precaución cuando se observe el particular en su vehículo, así mismo, con esto se coadyuvaría para mantener un ambiente menos hostil entre conductores, derivado a las burlas y agresiones que a las que muchas veces se ven expuestos estas personas. por lo que se sugiere que ese distintivo se coloque de la misma manera que con los vehículos que sus conductores o acompañantes mantienen una discapacidad.

Esta comisión no aprueba el distintivo para conductores aprendices, esto bajo el raciocinio de que no es muy buena opción, debido a que por lo general cuando hablamos de conductores aprendices nos referimos a jóvenes de 18 a 27 años aproximadamente, los cuales se enseñan a conducir en vehículos que no son de su propiedad y que por lo general son de sus padres, y que no siempre son conducidos por una misma persona, lo cual generaría una controversia asignar un símbolo, ya que habrá ocasiones que el vehículo lo conduzca su dueño u otra persona que no necesariamente sea aprendiz, y sería muy polémico poder mantener un señalamiento fijo, pues se tendría que someter a revisión constante para comprobar que en efecto se trata de la persona a la que se le asigne el distintivo.

Ayuntamiento de León.

Este Ayuntamiento reconoce la importancia de promover mecanismos que favorezcan el respeto y la seguridad vial en la movilidad urbana, orientados a garantizar un tránsito seguro, ordenado y en congruencia con el respeto a los derechos humanos de todas las personas usuarias de la vía pública, tal como se establece en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato.

En ese sentido, la misma ley estatal en su artículo 8 Bis, señala que dentro de las políticas y el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá contemplarse la integración de medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que afecte la dignidad e integridad de las personas en situación de



vulnerabilidad, dicho instrumento de planeación establece los objetivos, metas y acciones a seguir en materia de movilidad, que deberán implementarse para el periodo que corresponda a la administración estatal que lo emita.

Este órgano edilicio, considera loable fomentar la cultura de respeto en el tránsito y la seguridad vial; en este sentido, resulta recomendable impulsar campañas de concientización, programas de sensibilización y otras acciones de educación vial que, dentro del marco de la Ley de Movilidad del Estado, puedan incorporarse al Programa Estatal en la materia, con el objetivo de fortalecer una cultura vial de respeto generalizado hacia todas las personas usuarias de la vía pública, promoviendo la paciencia, la solidaridad y la seguridad en el tránsito. Con la finalidad de abonar al análisis de la presente iniciativa, este Ayuntamiento realiza las siguientes observaciones: Se considera que una medida de esta naturaleza no necesariamente prevendría la violencia en el tránsito; por el contrario, al identificar de manera diferenciada a ciertos sectores de la población, podría propiciar situaciones de hostigamiento, discriminación o tratos desiguales en su contra. De este modo, en lugar de contribuir a la convivencia armónica y a la seguridad vial, podría generar un efecto contrario a los fines de la propia Ley de Movilidad.

En el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se establece la prohibición de toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

Bajo este marco, condicionar la conducción vehicular al uso de una señal distintiva por razón de edad podría interpretarse como una medida discriminatoria hacia las personas adultas mayores, incurriendo en lo que se conoce como edadismo que refiere a la forma de pensar, sentir y actuar con respecto a los demás o a nosotros mismos por razón de la edad, lo cual es contrario al principio de igualdad y no discriminación. En el caso de las personas que obtienen su licencia de conducir por primera vez, debe considerarse que dicho documento acredita que la persona ha demostrado la capacidad mínima para conducir un vehículo. Resulta incongruente exigir el uso de un distintivo adicional a quien ya cumplió con los requisitos establecidos en la Ley de Movilidad del Estado. Además, las personas obtienen la licencia de conducir hasta después de haber adquirido experiencia práctica, que le permita acreditar la evaluación para su obtención, lo cual refuerza la falta de pertinencia de esta medida.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

En caso de que el Congreso del Estado valore positivamente la iniciativa debe contemplar la inclusión de un artículo transitorio que otorgue a los municipios el tiempo y la certeza jurídica necesarios para realizar las adecuaciones correspondientes a sus reglamentos, respecto a la vigilancia y ejecución de sanciones.

Asimismo, debería considerarse que en el artículo 18 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, se contempla que corresponde al Sistema de Administración Tributaria del Estado de Guanajuato (SATEG) expedir y entregar a los propietarios o legítimos poseedores de vehículos las calcomanías y demás signos de identificación que acrediten su registro en el padrón vehicular estatal o en el padrón de control estatal de motocicletas, por lo que la iniciativa podría ocasionar una reiteración innecesaria en la legislación.

Cabe señalar que, aun cuando se intentara implementar la medida propuesta, en la práctica esta resultaría ineficaz y de difícil cumplimiento, pues no necesariamente el propietario o legítimo poseedor del vehículo es quien conduce. Ello generaría una situación de constante incumplimiento, ya que la persona que recién obtuvo su licencia o el adulto mayor que utiliza el vehículo no siempre coinciden con la titularidad registrada. En consecuencia, la aplicación sería ambigua, poco verificable y carente de certeza jurídica, lo que podría traducirse en conflictos al momento de imponer sanciones y, en última instancia, en la inutilidad de la disposición.

Este Ayuntamiento estima que la iniciativa, en sus términos actuales, podría ocasionar posibles afectaciones a los principios constitucionales de igualdad y no discriminación. Por ello, se estima necesario que en las mesas de trabajo de Congreso del Estado se consideren los principios de igualdad, proporcionalidad y respeto, fortaleciendo la cultura vial sin recurrir a mecanismos que puedan interpretarse como discriminatorios.

San Luis de la Paz.

Se pronuncia en el sentido de no considerar viable la iniciativa para reformar el segundo párrafo del artículo 66 y adicionar las fracciones XXI y XXII al artículo 8 bis de la ley de movilidad del estado de Guanajuato y sus municipios; ya que, la misma puede dar lugar a acciones de discriminación al etiquetar a ciertos conductores. asimismo, al etiquetar o distinguir a los conductores, esto puede dar lugar a acciones de corrupción por parte de diversas autoridades de tránsito que puedan identificar a ciertos grupo de población que recién están al frente de vehículos de motor, esto aunado al hecho de que se pueda poner en situación de riesgo a ciertos sectores de la población vulnerable, como por



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

ejemplo, adultos mayores, quienes puedan ser blanco de delincuentes conocidos como "monta choques" u otros grupos criminales o delictivos similares.

Opinión consolidada de la Secretaría de Obra Pública y la Consejería Jurídica del Ejecutivo

«...Comentario general sobre la viabilidad de la propuesta.

Se propone revalorar en términos generales el contenido de la propuesta legislativa, ya que pudiera generar (sin ser su objetivo) discriminación hacia las personas usuarios que conducen un vehículo. La colocación de distintivos visibles podría derivar en un trato diferenciado, estigmatizado o incluso vulnerando la privacidad de los conductores, al hacer pública información que podría ser utilizada de manera inadecuada por terceros. Es fundamental respetar los principios de igualdad, no discriminación y protección de datos personales. Por ello se recomienda verificar la pertinencia y alcances de la medida, con el fin de evitar efectos contrarios a los derechos fundamentales de las y los ciudadanos, lo que no es la intención, se estima, de la iniciativa.

Comentarios complementarios

VI.1. Se estima que se genera una distinción en el caso de las personas mayores de 60 años, al señalar una predisposición o tendencia particular en este grupo etario. Sin embargo, esta apreciación puede resultar limitada, ya que no considera que individuos pertenecientes a rangos de edad menores también pueden presentar condiciones —como la falta de agudeza visual o dificultades motrices— que influyan negativamente en su desempeño o cualificación para la conducción de un vehículo automotor. Por lo tanto, resulta necesario adoptar un enfoque más inclusivo y basado en las capacidades individuales, sin establecer juicios generales asociados únicamente a la edad cronológica.

VI.2. En el caso particular de las personas que se encuentran en su primer año de conducción, puede presentarse la situación de que el vehículo que utilizan no sea de su propiedad. En estos casos, al ser compartido el vehículo con otros integrantes de la familia, podrían generarse interpretaciones erróneas o una connotación inexacta respecto al uso y la experiencia del conductor. Una situación similar puede observarse en el caso de las personas mayores, donde factores externos, como el uso compartido del vehículo o las condiciones de conducción, pueden influir en la percepción de sus habilidades o comportamientos al volante.



VI.3. En el supuesto que se busca contemplar en la fracción XXII del artículo 8 bis, pareciera reiterativo con la propuesta de adición del párrafo segundo del artículo 66, toda vez que establece que en la calcomanía se podrá indicar que se trata de una persona mayor o de una que esté en el primer año conduciendo, y con ello resultaría discordante con la regulación que se establece en las características técnicas de las calcomanías de identificación vehicular, de acuerdo a la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SCT-2-2016, Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques, convertidores y grúas, matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de junio de 2016.

Si bien el fin se estima noble, se considera que en el caso del distintivo para personas con discapacidad, si hay un beneficio como ocupar un lugar de estacionamiento prioritario, lo que no es el caso para la propuesta que nos ocupa...»

Unidad de Estudios de las Finanzas Públicas del Congreso del Estado.

«...Acorde a lo previsto en esta iniciativa, <<no existe un mecanismo legal ni físico que permita identificar visualmente a los conductores novatos ni a los conductores adultos mayores, es decir, el resto de los usuarios de la vía no tiene manera de saber si quien va al frente, o al lado, es una persona con años de práctica o alguien que apenas está dando sus primeros pasos al volante>> en virtud de lo anterior, se debe <<permitir y obligar que los conductores con licencia por primera vez porten en sus vehículos un distintivo, símbolo o letra visible que los identifique como "aprendices" durante su primer año de conducción y hasta un segundo año si siente que le falta experiencia, este distintivo, estaría colocado tanto en el medallón trasero como en el parabrisas>> y para el caso de las personas adultos mayores <se trataría de un distintivo, símbolo o letra diseñado no solo para advertir que quien maneja es una persona de edad avanzada, sino para promover una cultura de respeto, paciencia y seguridad vial> .

Considerado todo lo anterior, el incorporar normativamente la portabilidad de una insignia, letra o emblema distintivo para conductores de vehículos de motor, que obtengan por primera vez su licencia de conducir por la temporalidad de doce meses de forma obligatoria; o el obtener de igual manera



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

un distintivo para que se coloque en el vehículo de motor que manejarían las personas conductoras adultas mayores a los sesenta años, en ambas hipótesis, actualmente la administración pública estatal cuenta con la infraestructura operativa y funcional que le permitiría generar dichas calcomanías aunado a que dicho trámite se determinara con el pago del derecho correspondiente...»

IV. Consideraciones de la Comisión dictaminadora.

Para quienes integramos esta comisión, el proceso legislativo para el estudio y dictamen de las iniciativas, debe de tener un enfoque que busque hacer más transparente, participativo, incluyente y verificable el proceso de creación o reforma de leyes. Este proceso legislativo, implica que la ciudadanía pueda opinar, proponer, evaluar y vigilar cómo se elaboran las normas, tomando en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Transparencia³

El parlamento abierto exige que toda la información del proceso legislativo sea pública, incluyendo iniciativas, dictámenes, votaciones y actas, para asegurar que la ciudadanía conozca quién propone qué y bajo qué argumentos.

2. Participación ciudadana⁴

Se deben crear mecanismos que permitan a la ciudadanía intervenir mediante foros, consultas públicas, audiencias, recepción de opiniones y documentos que incorporen sus aportaciones en los análisis legislativos.

3. Inclusión de grupos diversos⁵

El proceso debe asegurar que participen todos los sectores relacionados, como víctimas, especialistas, academia, organizaciones civiles y grupos vulnerables, garantizando pluralidad.

4. Rendición de cuentas⁶

El legislador debe explicar por qué una propuesta fue adoptada o rechazada, con criterios verificables y basados en el interés público, limitando decisiones discrecionales.

³ Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública. (2020). Parlamento abierto: conceptos y principios. CESOP, Cámara de Diputados.

⁴ Congreso de la Unión. (2015). Declaración sobre Parlamento Abierto. Comisión Permanente.

⁵ International Parliamentary Union. (2012). Principles for Open and Transparent Parliaments. IPU.

⁶ Transparencia Mexicana & Ethos. (2017). Parlamento abierto en México: Diagnóstico y recomendaciones.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

5. Acceso a información comprensible⁷

La información debe publicarse en lenguaje claro y en versiones ciudadanas, además de datos abiertos que permitan análisis independientes.

6. Tecnologías abiertas⁸

Se deben emplear herramientas digitales para transmitir sesiones, publicar bases de datos, recibir comentarios en línea y dar seguimiento al avance de las iniciativas en tiempo real.

7. Colaboración⁹

Las leyes deben construirse de forma colectiva, generando diálogo constante entre legisladores, sociedad y sectores involucrados, para fortalecer la calidad normativa.

8. Evaluación de impacto¹⁰

Antes de aprobar leyes, se deben analizar efectos económicos, sociales y jurídicos; y una vez aprobadas, evaluar si resolvieron el problema público.

9. Combate a la opacidad y la corrupción¹¹

Un proceso transparente permite conocer influencias, limitar acuerdos no públicos y visibilizar la participación de grupos de interés.

10. Fortalecimiento democrático¹²

El parlamento abierto mejora la confianza en el Congreso, acerca a representantes y representados y abre el control público de la función legislativa.

En términos generales, se analizaron los impactos que pretende la iniciativa, los cuales, buscan establecer una señal distintiva vehicular -emblema, símbolo o letra- para personas conductores aprendices hasta por un año y para

⁷ OCDE. (2018). Government at a Glance. OECD Publishing.

⁸ Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública. (2020). Parlamento abierto: conceptos y principios. CESOP, Cámara de Diputados.

⁹ Congreso de la Unión. (2015). Declaración sobre Parlamento Abierto. Comisión Permanente.

¹⁰ International Parliamentary Union. (2012). Principles for Open and Transparent Parliaments. IPU.

¹¹ International Parliamentary Union. (2012). Principles for Open and Transparent Parliaments. IPU.

¹² Transparencia Mexicana & Ethos. (2017). Parlamento abierto en México: Diagnóstico y recomendaciones.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

personas conductoras mayores de 60 años, con la finalidad de garantizar una movilidad segura para los conductores y sus pasajeros.

Quienes integramos esta Comisión coincidimos con las opiniones que los entes consultados han enviado, con la finalidad de lograr un proceso legislativo congruente con las personas que operan los resultados legislativos vigentes, por tal motivo, se elabora este dictamen en sentido negativo.

Cabe recordar que el artículo 1 de nuestra Constitución mandata a las autoridades a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, y prohíbe la regresividad normativa; en consecuencia, una medida que a la luz de quienes participamos en el presente dictamen, propicie acciones de discriminación, generaría la vulneración de los derechos humanos de las personas adultas mayores y de las personas aprendices.

Sobre la propuesta de imponer un distintivo a las personas conductoras aprendices, señala la iniciante que hará que otros conductores automáticamente sean más respetuosos o pacientes, pero no siempre se cumple en la práctica. Muchas veces estas personas conductoras no reaccionan de forma diferente ante una señal adicional, y el distintivo puede no lograr el cambio de comportamiento esperado en el tráfico; y con ello, puede provocar que estos se aprovechen, presionen o hagan maniobras agresivas, en lugar de mostrar paciencia o respeto. Esto se ha observado en experiencias con stickers de "student driver" en otros países, donde algunos conductores incluso han reaccionado peor hacia quienes llevan el distintivo.

Consideramos que si el distintivo se vuelve obligatorio, podrían surgir cuestiones sobre cómo regularlo, sancionarlo o hacer cumplir su uso, especialmente en situaciones donde no hay claridad sobre quién debe llevarlo, por cuánto tiempo o cómo se aplica en diferentes tipos de vehículos.

Aunque la intención de la legisladora en buena, (fomentar respeto, seguridad y civilidad), no siempre es conveniente implementarla sin considerar efectos secundarios, aceptación social, comprensión general y estudios que demuestren su efectividad real en la seguridad vial.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

La Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios en su artículo 64, señala como obligación de las personas conductoras y operadoras de vehículos motorizados en su fracción VII bis, portar licencia o permiso para conducir vigente expedida por la autoridad legalmente facultada para ello y correspondiente al tipo de vehículo que se conduce; de tal manera que para la obtención de la misma, se debe de cumplir con ciertos requisitos en la adecuación del marco normativo en materia de tránsito y transporte, para conformarlo bajo un concepto integral de movilidad y, estar en posibilidad de establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas. Por ello, el Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, tiene como objetivo fundamental precisar todos aquellos aspectos de la movilidad contenidos en dicho ordenamiento legal que se encuentran orientados a los derechos humanos, reconociendo al transporte como un medio para acceder a derechos, oportunidades, bienes y servicios en las ciudades y demás centros de población, cuyo objetivo es asegurar el acceso equitativo de todas las personas a la educación, salud, empleo, servicios de calidad, entre otros; con atención a los grupos con mayor vulnerabilidad, e incorporando el principio de transversalidad con perspectiva de igualdad de género y sostenibilidad ambiental.

En el Reglamento -artículo 264- regula la expedición de las licencias y permisos para conducir y, señala que para obtener por primera vez la licencia para conducir tipo «A», «C» y «D», se requiere:

I. Proporcionar todos los datos necesarios para la identificación plena de la persona y su registro en el sistema correspondiente;

II. Presentar original y copia del acta de nacimiento, así como de una Identificación oficial con fotografía o en su caso la carta de residencia con fotografía emitida por la autoridad municipal;

III. Aprobar los exámenes, teórico y práctico para la conducción de vehículos automotores en los formatos, sistemas o mecanismos tecnológicos que para tal efecto determine o implemente el Instituto;

IV. Presentar certificado médico en original, que incluya tipo sanguíneo, agudeza visual y especifique que el interesado es apto para manejar vehículos de motor, expedido por una Institución en materia de salud o



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

bien por médico incorporado a alguna de ellas, siempre y cuando el certificado se proporcione en hoja membretada y señale el nombre, firma y cédula profesional del médico que lo emite, el cual deberá tener como vigencia máxima 30 días naturales a partir de la fecha de expedición;

V. Cubrir los derechos que fije la Ley de Ingresos para el Estado de Guanajuato;

VI. Manifestar su voluntad de ser o no donador de órganos y tejidos, en su caso; y,

VII. Los demás requisitos que contemple la Ley y el Reglamento. Para el caso de la licencia tipo «C» el interesado deberá acreditar que maneja o manejará vehículos de tipo pesado, a través de los documentos o elementos que se señalen por el Instituto en el manual o instrumento correspondiente;

De tal manera que el Reglamento constituye una norma de carácter administrativo que desarrolla y detalla las disposiciones contenidas en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en ejercicio de la potestad reglamentaria del Ejecutivo Estatal, bajo el principio de subordinación jerárquica normativa.

Sobre lo anterior, el artículo 265 introduce un régimen diferenciado, estableciendo requisitos adicionales conforme al tipo de licencia solicitada (automovilista, motociclista, chofer, transporte público)

Se advierte que la norma responde al principio de:

- Proporcionalidad administrativa, al incrementar exigencias conforme aumenta el riesgo.
- Especialización técnica, al exigir capacitación o acreditación adicional para actividades de mayor impacto social.

Este artículo refuerza la seguridad vial mediante una regulación escalonada, ajustando los requisitos a la responsabilidad inherente al tipo de vehículo o servicio; además de una coherencia sistemática bajo una lógica de una regla general (art. 264), regulación especializada según categoría (art. 265) y el régimen excepcional para menores (art. 266).



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Dicha técnica legislativa responde a un modelo de regulación progresiva basada en el riesgo y la responsabilidad, fortaleciendo el control administrativo conforme aumentan los factores de vulnerabilidad o impacto social.

Sirve de base a lo anterior, los artículos 271, 272 y 273 de este Reglamento en materia de movilidad, relativos a la aplicación aleatoria de exámenes, la exención de evaluaciones y la acreditación de aptitud para conducir en casos de discapacidad o movilidad reducida, a efecto de examinar su coherencia normativa y justificación jurídica.

La finalidad de dicha disposición es confirmar que el solicitante cuenta o mantiene las habilidades necesarias para la conducción conforme al tipo de licencia solicitada, respondiendo a los principios de seguridad vial preventiva, al verificar competencias reales de conducción; control administrativo razonable, mediante un mecanismo de selección aleatoria que evita cargas generalizadas innecesarias y proporcionalidad, al no imponer la evaluación de manera sistemática a todos los solicitantes. Se advierte que la facultad discrecional conferida se encuentra acotada por el objeto específico de corroborar habilidades técnicas, sin constituir un acto arbitrario.

Resaltamos que, las disposiciones vigentes fortalecen el sistema de control y verificación de habilidades para la conducción sin generar cargas desproporcionadas.

En conclusión, una vez verificada la aptitud, la autoridad solicitará el cumplimiento de los requisitos ordinarios del tipo de licencia correspondiente, armonizando el principio de inclusión y no discriminación, el derecho a la movilidad, la obligación estatal de garantizar seguridad vial; no imponiendo restricciones basadas en la discapacidad en sí misma, sino que evalúa la aptitud funcional concreta del solicitante.

De tal manera que, de aprobar la propuesta se estigmatizaría de manera pública a las personas que porten la insignia señalada, ya que se obligaría a portarla de manera visible, etiquetándolos como "vulnerables", con ello, se podría generar un trato diferenciado por terceros, actos de exclusión o burla y en casos particulares, afectación a la dignidad.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

La Suprema Corte ha sostenido que la igualdad no solo protege contra restricciones formales, sino también contra medidas que produzcan estigmatización o subordinación social.

Por lo anterior, quienes integramos esta Comisión dictaminadora estimamos que la imposición de una insignia visible para personas adultas mayores no superaría el escrutinio constitucional estricto, mientras que una medida semejante para aprendices podría ser jurídicamente viable bajo parámetros de temporalidad, proporcionalidad y finalidad preventiva.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Con base en lo antes citado, con fundamento en los artículos 116 fracción III, y 171 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, se propone a la Asamblea el siguiente:

ACUERDO

Único. Se determina la no atendibilidad de la iniciativa formulada por la diputada María Eugenia García Oliveros integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA a efecto de reformar el segundo párrafo del artículo sesenta y seis y adicionar las fracciones vigésima primera y vigésima segunda al artículo ocho bis de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. ELD 256/LXVI-I

En consecuencia, se ordena el archivo definitivo de la iniciativa de referencia.

Guanajuato, Gto., 26 de febrero de 2026
La Comisión de Movilidad y Seguridad Vial

Sandra Alicia Pedroza Orozco
Presidenta

Dip. Rolando Fortino Alcantar Rojas
Vocal

Dip. Ernesto Millán Soberanes
Vocal

Dip. María Isabel Ortiz Mantilla
Vocal

Dip. María Eugenia García Oliveros
Secretaria

La presente hoja de firmas corresponde al proyecto de Decreto de la iniciativa formulada por la diputada María Eugenia García Oliveros integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA a efecto de reformar el segundo párrafo del artículo sesenta y seis y adicionar las fracciones vigésima primera y vigésima segunda al artículo ocho bis de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios (ELD 256/LXVI-I).