



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Dictamen de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial de la iniciativa formulada por las personas diputadas integrantes del Grupo Parlamentario del Partido MORENA a efecto de adicionar el artículo 100 bis y derogar el último párrafo del artículo 103 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. (ELD 336/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 las personas diputadas integrantes del Grupo Parlamentario del Partido MORENA a efecto de adicionar el artículo 100 bis y derogar el último párrafo del artículo 103 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. (ELD 336/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 generar un impacto positivo directo en la economía de las familias guanajuatenses, al eliminar la obligación de renovar periódicamente la licencia de conducir tipo A. Esta medida, a decir de las personas iniciantes, reduce los costos recurrentes asociados al trámite, incrementa la accesibilidad para los sectores de menores ingresos y favorece la regularización del padrón vehicular. Asimismo, incentiva la formalidad y la seguridad vial al promover que más personas obtengan su licencia de manera



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

legal y definitiva, contribuyendo así a un entorno social más ordenado y equitativo¹; atento a ello, la exposición de motivos señala:

«...La licencia de conducir se puede definir como la autorización oficial que permite una persona operar vehículos en la vía pública. En México, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que la Federación, estados y municipios regulan los exámenes y requisitos para obtenerla (valoración teórica y práctica), así mismo, determina que las entidades federativas son quienes las otorgan en sus ámbitos de competencia.

La licencia o permiso para conducir sirve para comprobar que una persona tiene las habilidades mínimas para manejar un vehículo, definir qué tipo de vehículo puede conducir y, en algunos casos, funciona también como identificación oficial. Además, permite a la autoridad llevar un registro actualizado de quienes están autorizados a manejar. Este documento normalmente tiene una vigencia limitada, aunque hay casos —como la Ciudad de México— donde puede ser permanente.

En Guanajuato, el trámite y expedición de la licencia de conducir está a cargo de la Secretaría de Seguridad y Paz, facultada por la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato:

"Artículo 31.- *La Secretaría de Seguridad y Paz será la autoridad en la materia encargada de velar por la protección de los habitantes del Estado, prevenir la comisión de delitos, hacer guardar el orden público y promover la paz en el estado y la tranquilidad de las personas guanajuatenses, y le competen las siguientes atribuciones: [...]*

m) Expedir las licencias y permisos para conducir en el Estado y operar el registro estatal de licencias e infracciones; y" Así mismo, la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato en su Artículo 100 establece la obligatoriedad de portar la licencia de conducir a toda persona que conduzca un vehículo de motor por las vías públicas del territorio:

"Artículo 100. *Toda persona que conduzca un vehículo de motor por las vías públicas dentro del territorio del Estado, deberá portar consigo la licencia o el permiso vigentes que corresponda al tipo de vehículo de que se trate y que haya sido expedida por la autoridad legalmente facultada*

¹ Iniciativa disponible en:

https://www.congresogto.gob.mx/expedientes_legislativos_digitales/iniciativas/7523



para ello.” Sin embargo, la propia Ley no determina, ni otorga el fundamento jurídico a los tipos o subtipos de licencia de conducir. Si bien, la Ley expresa lo siguiente:

Este marco establece que los tipos de licencia y sus subclasificaciones podrán incorporarse en el reglamento de la Ley, el propio párrafo carece de sustento al establecerse como un párrafo dependiente de un artículo derogado.

De igual forma sucede con el Reglamento de la Ley de Movilidad, que si bien establece los requisitos para tramitar licencias de conducir, acreditar experiencia y aplicar los exámenes de aptitud, así como las exenciones y modalidades de renovación, no precisa con claridad el tipo o subclasificación de la licencia ni la duración de su vigencia. Esta omisión impide dotar de certeza jurídica al usuario y dificulta la correcta operación administrativa.

De acuerdo con los últimos registros del Gobierno del Estado de Guanajuato, el número de automóviles en el padrón vehicular en los 46 municipios del estado asciende a 2.47 millones de vehículos, de los cuales 1.21 millones son automóviles, 538 mil son autobuses, 690 mil motocicletas y 24 mil remolques.

Sin embargo, esta información contrasta drásticamente con el número de personas que han realizado su trámite de licencia de conducir. De acuerdo con los últimos datos reportados por el Gobierno del Estado a septiembre de 2023 se tramitaron 190 mil licencias, que, sumadas a las 180 mil de 2022, 112 mil de 2021, 264 mil en 2018 y las poco más de 261 mil licencias de 2017 suman un registro total de poco más de 1 millón de registros.

A pesar de que entre 2017 y 2018 existió un ligero incremento en el número de registros de licencias de conducir, a partir de 2021 se observa una caída abrupta que llega a una disminución de más del 57% respecto a 2017. Para 2022 y 2023 la recuperación ha sido parcial, pero todavía no se alcanzan los niveles de hace seis años. Si bien es cierto que el año 2021 está directamente influido por el periodo de pandemia —cuando una serie de trámites y servicios públicos disminuyeron en todo el país—, la tendencia sostenida a la baja también puede estar relacionada con el incremento del costo de la licencia y la disminución del incentivo para que la ciudadanía realice el trámite, lo que genera un efecto desincentivador acumulado.



En ese sentido, para la licencia A de 2 años la tabla exhibe aumentos escalonados: \$592 en 2021, \$615 en 2022 (+3.9%), un salto a \$721 en 2023 (+17.2%) y ajustes de \$750 en 2024 y \$780 en 2025 (+4.0% cada año). En conjunto, el alza acumulada (+31.8%) coincide con la contracción de trámites: el "pico" de 2023 y los incrementos subsecuentes reducen el incentivo a regularizarse. Asimismo, en la licencia A de 3 años se repite el patrón: \$753 en 2021, \$783 en 2022 (+4.0%), \$916 en 2023 (+17.0%), \$953 en 2024 (+4.0%) y \$991 en 2025 (+4.0%). El aumento total (+31.6%) sugiere que, tras la pandemia, la política tarifaria mantuvo un ritmo de "microajustes" posteriores al salto de 2023, reforzando el efecto desincentivador sobre la demanda del trámite. Finalmente, la licencia A de 5 años asciende de \$913 (2021) a \$949 (2022, +3.9%), \$1,108 (2023, +16.8%), \$1,152 (2024, +4.0%) y \$1,198 (2025, +4.0%). El acumulado (+31.2%) confirma una estrategia de aumentos graduales tras un año de alza fuerte; en términos sociales, estos incrementos anuales van en decremento del pueblo guanajuatense, que es quien termina pagando un precio cada vez más alto por su licencia de conducir.

Este tipo de problemáticas han sido resueltas favorablemente en otras entidades federativas estableciendo estrategias en beneficio de sus habitantes, tal es el caso de la estrategia ya mencionada de la Ciudad de México en donde se realizó una iniciativa de reforma de la Ley y su Reglamento en donde la licencia de uso común, es decir la "Tipo A", paso de tener una vigencia limitada a permanente, esta licencia al no tener que renovarse constantemente significa un ahorro significativo de dinero para las personas.

Esta licencia permanente elimina la burocracia de renovar en plazos fijos y, al mismo tiempo, incentiva la expedición: se han pagado más de 962 mil licencias y, solo en el primer trimestre, se recaudaron más de 1,443 millones de pesos para las finanzas públicas de la Ciudad de México. El esquema motiva tanto a quienes ya tienen licencia (y prefieren adelantarse a la renovación) como a quienes la tramitan por primera vez —sea por cumplir la edad o porque saben que el trámite se realiza una sola vez—. Prueba de ello son las más de 300 mil licencias permanentes tramitadas con éxito en los dos primeros meses del programa.

En los últimos años, la recaudación por el concepto de expedición de licencias de conducir en la Ciudad de México ha mostrado un comportamiento ascendente y sostenido. De acuerdo con los datos oficiales de la Cuenta Pública, en 2022 se recaudaron 280.5 millones de pesos, mientras que en 2023 el ingreso alcanzó 461.2 millones, es decir, un incremento del 64.4 % en tan solo un año.



Para el ejercicio 2024, el monto registrado durante el primer trimestre fue de 111.7 millones de pesos, lo que representa aproximadamente el 24 % de lo recaudado en todo 2023. Es importante precisar que este dato tiene carácter preliminar, al corresponder únicamente a los primeros tres meses del año, por lo que la cifra definitiva será considerablemente mayor una vez concluido el ejercicio fiscal.

Estos datos demuestran que la expedición de licencias de conducir no solo es un trámite administrativo, sino un rubro relevante de recaudación local, capaz de generar cientos de millones de pesos anualmente para la Ciudad. Tan solo en lo que va de 2025, como ya se mencionó anteriormente los ingresos reportados por este concepto ya superan los 1,443 millones de pesos, lo que confirma su papel como una fuente significativa de recursos propios que contribuye al fortalecimiento de las finanzas públicas y a la consolidación de una política de movilidad con visión social.

En razón de lo anterior, la presente iniciativa de reforma tiene como objeto establecer con claridad el fundamento jurídico de la licencia de conducir, sus tipos y su vigencia, incorporando la modalidad permanente para la licencia tipo A, que corresponde al uso particular. Con ello se busca armonizar la legislación estatal con los principios de eficiencia administrativa, simplificación de trámites y beneficio social que orientan la política pública de la Cuarta Transformación.

La experiencia reciente de la Ciudad de México demuestra que un esquema de licencia permanente no representa una merma a las finanzas públicas, sino, por el contrario, un incentivo directo para la regularización y el cumplimiento voluntario. En tan solo un año, la CDMX superó ampliamente las expectativas iniciales de recaudación y demostró que la eliminación de trámites recurrentes estimula la demanda y amplía la base de contribuyentes.

En Guanajuato, la caída sostenida en los trámites de licencias —con reducciones de hasta 57% respecto a 2017— coincide con un incremento acumulado de más del 30% en el costo del trámite, lo que ha generado un efecto desincentivador que impacta directamente a las familias trabajadoras. Frente a ello, la propuesta de instaurar una licencia tipo A permanente no solo fortalece la recaudación estatal, sino que además reduce la carga burocrática y permite que los recursos de las familias guanajuatenses se destinen a su propio bienestar, en lugar de a pagos periódicos innecesarios.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Esta medida constituye, por tanto, una política pública de justicia administrativa y un paso firme hacia la simplificación del gobierno estatal, en congruencia con los principios de austeridad republicana y bienestar social.

La licencia permanente de tipo A representa una acción concreta en favor del pueblo guanajuatense, que facilita el cumplimiento legal, mejora la movilidad y optimiza los ingresos públicos sin generar afectación alguna a las arcas del Estado.

En suma, esta reforma moderniza el marco jurídico, fortalece la recaudación, elimina trámites burocráticos innecesarios y devuelve al pueblo un beneficio tangible, contribuyendo a una administración más justa, eficiente y cercana a las necesidades reales de la ciudadanía»

En reunión celebrada el 1 de diciembre del 2025, se dio cuenta con la propuesta y se acordó la metodología para su estudio y dictamen:

1. Se consultó 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) Subsecretaría de Conectividad y Movilidad;
 - e) Dirección General de Transporte del Estado de Guanajuato;
 - f) Servicio de Administración Tributaria del Estado de Guanajuato;
 - g) Consejería General Jurídica; y
 - h) 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 15 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 acordó 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.

De manera adicional, el diputado Ernesto Millán Soberanes en su calidad de iniciante, propuso solicitar información a la Ciudad de México sobre el impacto presupuestal y regulatorio de la iniciativa; la cual no respondieron hasta la formulación del presente 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 reunimos con personal de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Obra Pública, Subsecretaría de Conectividad y Movilidad de Guanajuato, Secretaría de Finanzas, Secretaría de Seguridad y Paz, Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo, Servicio de Administración Tributaria del Estado, 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:



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Respondieron, la Consejería Jurídica del Ejecutivo, la Secretaría de Seguridad y Paz, y los ayuntamientos de: Tarimoro (enterados), Santa Cruz de Juventino Rosas (enterados), Moroleón (opinión positiva), San Diego de la Unión (enterados), Doctor Mora (sin observaciones), Jerécuaro (sin observaciones), Coroneo (opinión positiva) y Uriangato (enterados).

Opinión consolidada de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Obra Pública, Secretaría de Finanzas, Servicio de Administración Tributaria, y de la Consejería Jurídica del Ejecutivo.

«La propuesta no se considera viable, ya que se estima que la iniciativa presenta riesgos relevantes, vaguedad sobre mecanismos de verificación obligatoria; asimismo desde la perspectiva financiera la afirmación de que la medida incrementará permanentemente la recaudación no está probada por proyecciones; existen evidencias empíricas como en la Ciudad de México, de un efecto transitorio de pico pero no de un incremento perpetuo de flujo recurrente, y finalmente desde la perspectiva de la seguridad vial y salud pública: establecer vigencia permanente sin medidas robustas y obligatorias de reexaminación o controles aleatorios reduce herramientas de protección de la población y eleva riesgos de siniestros. Este riesgo debe considerarse prioritario frente a beneficios administrativos o recaudatorios.

Conviene recordar que la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato es de orden público e interés general y tiene por objeto garantizar desplazamiento seguro, igualitario, sustentable y eficiente; contiene facultades para que el reglamento detalle requisitos y subclasificaciones, y en tal virtud es que la iniciativa pretende reformar precisamente esa ley para establecer la vigencia permanente de la Tipo «A». Se advierte una incompatibilidad con el objetivo protectorio de la Ley de Movilidad: la ley estatal tiene como fin garantizar la seguridad vial. Establecer vigencia permanente para la Tipo «A» sin prever mecanismos obligatorios y periódicos de verificación de aptitud (exámenes visuales, médicos, pruebas prácticas -cuando proceda-) reducirá la capacidad del Estado para actualizar información sobre la aptitud del conductor - contraviniendo el enfoque de sistemas seguros y prevención previsto en la propia ley. La reforma, tal como está redactada, delega en el Ejecutivo la emisión de lineamientos (90 días), pero la redacción actual no obliga medidas de verificación periódica. y Bajo este contexto el Reglamento de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato sus Municipios prevé exámenes de agudeza visual, la posibilidad de aplicar exámenes prácticos de forma aleatoria y otros requisitos en renovación para comprobar aptitudes; dichas herramientas constituyen medidas administrativas dirigidas a garantizar la



seguridad vial al momento de la renovación, por lo que el establecer vigencia permanente podría limitar el uso regular de esas herramientas como control sistemático.

Comentarios particulares. Del análisis realizado a la iniciativa se puede demostrar que la propuesta carece de fundamento, presenta inconsistencias normativas y se opone a los principios de seguridad vial, control administrativo y eficacia regulatoria que rigen actualmente en la Entidad. El diagnóstico de la iniciativa es equivocado. El marco vigente no configura un sistema burocrático ni oneroso, la Ley de Movilidad y su Reglamento establecen solo cuatro tipos de licencias («A», «B», «C» y «D»), todas con requisitos claros, procedimientos reglamentados y vigencias flexibles de 2, 3 y 5 años que permiten al ciudadano elegir según su capacidad económica. A diferencia de lo que sostiene la iniciativa, no existe complejidad normativa que amerite su sustitución por un esquema permanente. Esta premisa errónea impide que la propuesta cumpla con los estándares de racionalidad y proporcionalidad legislativa establecidos por la Suprema Corte de Justicia de la Nación a partir de los artículos 10, 14 y 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que obligan a que toda reforma se encuentre debidamente diagnosticada, motivada y justificada, y en la técnica normativa estatal. Además, la propuesta omite un aspecto cardinal: la renovación periódica de licencias no es un trámite recaudatorio, sino un mecanismo de seguridad vial y de control administrativo. La actualización de la licencia permite verificar aptitudes físicas y psicológicas, actualizar domicilios, depurar el padrón para eliminar registros duplicados o de personas fallecidas, validar identidad biométrica, confirmar cumplimiento de infracciones y mantener actualizado el expediente del conductor. La iniciativa suprime todos estos controles sin prever mecanismos alternativos, comprometiendo la integridad del sistema de movilidad y reduciendo la capacidad del Estado para garantizar que quienes conducen lo hacen bajo condiciones adecuadas.

En ese sentido, podría dificultar la recolección sistemática de la datos, ya que renovación periódica es una fuente para actualizar datos del padrón de conductores; la licencia permanente reduce eventos administrativos que generan información útil para política pública, lo cual puede mermar la capacidad de diseño de políticas basadas en evidencia. Bajo tales consideraciones, podría aumentar el riesgo de siniestros atribuibles a pérdida de aptitud, sin mecanismos de comprobación periódica la probabilidad de que conductores con condiciones visuales o médicas inadecuadas circulen aumenta; eso incrementa la severidad y frecuencia potencial de siniestros.



VII.2 Desde el plano jurídico, la iniciativa presenta problemas de técnica legislativa, reitera y redefine los tipos de licencia como si fueran categorías novedosas, cuando que, ya están reguladas plenamente en la Ley y el reglamento. La duplicidad normativa genera inseguridad jurídica, abre espacios de interpretación contradictoria y requiere una armonización no prevista con más de una decena de artículos relacionados con licencias, permisos, transporte público y requisitos documentales. La derogación del artículo 103 deja sin regulación aspectos operativos esenciales como la sustitución, reposición, suspensión o eventual cancelación de licencias, afectando la integralidad del sistema jurídico. Un elemento especialmente grave es la omisión de impactos en el transporte público. La licencia tipo «B», indispensable para operadores y conductores de transporte colectivo, está vinculada a revisiones periódicas de aptitudes y cumplimiento de obligaciones administrativas.

VII.3 La iniciativa no distingue entre licencias particulares y profesionales, lo que genera un riesgo regulatorio significativo al no evaluar la necesidad de mantener esquemas estrictos de revisión para quienes transportan personas o mercancías. El silencio normativo sobre este punto compromete la seguridad de los usuarios y contradice principios básicos de movilidad segura y responsable.

VII.4 Desde la perspectiva económica, la iniciativa tampoco es sólida. La eliminación de vigencias suprime ingresos recurrentes derivados de renovaciones periódicas y los sustituye por un ingreso no periódico, lo que afecta la sostenibilidad financiera estatal; lo que deriva en una contravención a las obligaciones establecidas en la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, particularmente los artículos 1, 2, 9 fracción III y 48, que exigen que cualquier modificación al marco tributario estatal incluya una estimación de impacto presupuestario y garantice la sostenibilidad de los ingresos recurrentes. La eliminación de las renovaciones de licencia implica sustituir ingresos estables por un pago único no periódico, afectando el principio de equilibrio presupuestario que rige las finanzas públicas y comprometiendo la capacidad del Estado para mantener un balance responsable entre ingresos y gastos. Bajo esa premisa, sí el ingreso por expedición se contabiliza anualmente como ingreso que financia servicios recurrentes, su eliminación o reducción futura podría dejar un hueco estructural en el presupuesto (salvo que se aumenten otros derechos o tasas). Cabe recordar que en términos de disciplina financiera, la entidad debe garantizar que la modificación no afecte la capacidad de cumplir obligaciones programáticas y de servicios.



VII.5 La referencia a la Ciudad de México como ejemplo de éxito para justificar la licencia permanente carece de validez técnica y jurídica, ya que las diferencias estructurales entre ambas entidades hacen imposible extrapolar sus resultados Guanajuato, tales como población, densidad, parque vehicular, modelo administrativo, madurez digital y capacidad fiscal. El incremento recaudatorio observado en la Ciudad de México responde a un choque inicial y no a ingresos sostenibles, por lo que no constituye evidencia para sustentar una reforma que, en el caso de Guanajuato, eliminaría ingresos recurrentes y afectaría la sostenibilidad presupuestaria en contravención de los principios constitucionales y lo previsto en la Ley de Disciplina Financiera.

En ese sentido, la transición a licencias permanentes elimina ingresos periódicos de renovación para nuevas generaciones de licencias (ingresos recurrentes por renovaciones cada 2, 3, 5 años). La iniciativa alega que, como en la Ciudad de México, la medida incentivaría trámites masivos iniciales que compensen y aumenten recaudación por la ampliación de la base (efecto de "regularización"), pero eso es un efecto temporal, la Ciudad de México registró un pico inicial por la expedición masiva hacia la licencia permanente, sin embargo, después de ese pico la recaudación relacionada con expedición volverá a estabilizarse en niveles sustantivamente menores por conductor (ingreso único en lugar de renovaciones periódicas). La comparación con Ciudad de México adolece de análisis dinámico de flujo de ingresos. La iniciativa afirma que la figura de licencia permanente fortalecerá la justicia social» y aliviará cargas económicas de las familias; sin embargo, no presenta estudios económicos, análisis de accesibilidad, evaluación de costos administrativos ni datos empíricos que respalden tales afirmaciones. Por el contrario, el sistema actual ya incorpora tarifas accesibles con vigencias diferenciadas, así como derechos de reposición a bajo costo, lo que muestra que el diseño vigente es flexible y equitativo sin necesidad de eliminar renovaciones.

VII.6 Igualmente, la iniciativa incurre en inconsistencias internas al sostener que la licencia permanente «mejorará la regularización del padrón», cuando en realidad elimina el principal mecanismo que permite mantenerlo actualizado: la renovación periódica. Esta contradicción evidencia falta de comprensión del funcionamiento administrativo del sistema de movilidad y debilita la coherencia interna del planteamiento legislativo. Baste destacar que -a modo de ejemplo- la credencial para votar de acuerdo al artículo 156, ordinal 5 de la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales, contempla una vigencia de 10 años a partir de su emisión, lo que hace evidente que ello obedece a la necesidad de que la fotografía y domicilio del ciudadano se mantengan actualizados, aspecto que es concurrente con la necesidad de mantener



actualizada la licencia de manejo. Adicionalmente, los promoventes señalan que el número de trámites ha disminuido en los últimos años, situación que no es correcta. La exposición de motivos omite el año 2020 (atípico por la pandemia) con una regularización en los trámites realizados en los siguientes años, teniendo más de 283 mil trámites promedio en 2023 y 2024. Para 2025, con corte a octubre, se han emitido casi 239 mil licencias, con una proyección de cierre en los mismos niveles de los años previos. La iniciativa afirma no tener impactos administrativos, no obstante, la implementación de una licencia permanente conlleva: (i) adecuación de bases de datos y sistemas de control (registro de aptitudes periódicas), (ii) diseño y presupuesto de campañas de exámenes aleatorios y revalidaciones; y (iii) procedimientos y personal para acciones de seguimiento y cancelación por pérdida de aptitud.

VII.7 Finalmente, la propuesta omite considerar los impactos en normativa secundaria, sistemas informáticos, procedimientos de validación, infraestructura administrativa y coordinación institucional. La ausencia de un análisis integral de armonización normativa y operativa revela que la iniciativa no está técnicamente preparada para implementación y que su aprobación generaría graves vacíos regulatorios y riesgos administrativos. En atención a las argumentaciones expuestas, la iniciativa resulta improcedente desde el punto de vista jurídico, es administrativa y económicamente inviable, técnicamente contraria a los principios de seguridad vial, control del padrón, proporcionalidad regulatoria y sostenibilidad financiera. Su aprobación generaría inseguridad jurídica, afectaciones operativas en movilidad y reducción significativa de ingresos recurrentes del Estado sin evidencia de beneficios sociales o administrativos. En tal virtud, se estima que la iniciativa presenta riesgos relevantes, vaguedad sobre mecanismos de verificación obligatoria, delegación sin criterios mínimos, asimismo desde la perspectiva financiera la afirmación de que la medida incrementará permanentemente la recaudación no está probada por proyecciones; existen evidencias empíricas como el de la Ciudad de México, de un efecto transitorio de pico pero no de un incremento perpetuo de flujo recurrente, y finalmente desde la perspectiva de la seguridad vial y salud pública: establecer vigencia permanente sin medidas robustas y obligatorias de reexaminación o controles aleatorios reduce herramientas de protección de la población y eleva riesgos de siniestros. Este riesgo debe considerarse prioritario frente a beneficios administrativos o recaudatorios. Aprobarla sin reservas ni ajustes puede dar lugar a afectaciones a la seguridad vial, riesgos legales y problemas de sostenibilidad presupuestaria.»



Secretaría de Seguridad y Paz.

«La propuesta legislativa presenta un efecto dominó de esta iniciativa realizada en el congreso local de la Ciudad de México; sin embargo, sus particularidades no solo deben ser analizadas en su dimensión local, sino a la luz de los principios, obligaciones y estándares establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como de los compromisos internacionales asumidos por el Estado mexicano.

PRIMERO. La propuesta de establecer licencias de conducir de carácter permanente implica una modificación sustantiva al modelo de control administrativo de aptitudes para la conducción, al eliminar la periodicidad en la evaluación de las personas conductoras. Sin embargo, esta medida resulta contraria a lo dispuesto por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual establece expresamente la obligación de acreditar evaluaciones teóricas, prácticas y médicas, así como la limitación temporal de la vigencia de las licencias, precisamente con el fin de garantizar que las personas conductoras mantengan las capacidades necesarias para una conducción segura, siendo esta última característica relevante, ya que la implementación de licencias permanentes eliminan los mecanismos de verificación periódica de habilidades, conocimientos y condiciones físicas, lo cual debilita el sistema de prevención de riesgos viales.

Desde el punto de vista jurídico, esta situación no sólo implica una posible inobservancia de la ley general, sino también una afectación al principio de seguridad jurídica y al derecho a la movilidad en condiciones de seguridad.

Asimismo, la iniciativa parte de una premisa implícita que resulta cuestionable desde el enfoque técnico: asumir implícitamente que las capacidades físicas, cognitivas y técnicas de las personas conductoras permanecen inalteradas a lo largo del tiempo. Tal consideración omite que la conducción es una actividad que requiere habilidades dinámicas, susceptibles de deterioro por la naturaleza del ser humano o cambios en la normativa de tránsito. Por ello, los esquemas de evaluación periódica no constituyen una carga administrativa innecesaria, sino un instrumento esencial de política pública para la prevención de siniestros viales.

Adicionalmente, la evidencia señalada por el INEGI, los datos de accidentes de tránsito enfrentan un contexto crítico con cifras crecientes de siniestros y muertes asociadas, lo que exige fortalecer -y no debilitar- los mecanismos de control y evaluación de conductores. Bajo este escenario, la adopción de licencias permanentes podría interpretarse como una medida regresiva, en



contravención del principio de progresividad de los derechos humanos, particularmente en su dimensión de protección a la vida e integridad personal.

SEGUNDO. Desde la óptica de la técnica legislativa, también se advierte un problema de armonización normativa vertical, en tanto que las entidades federativas, si bien cuentan con facultades para regular aspectos administrativos de la movilidad, deben hacerlo en congruencia con las leyes secundarias de la Constitución. En consecuencia, cualquier reforma que contravenga los parámetros mínimos establecidos en la ley general podría ser susceptible de impugnación por vicios de constitucionalidad.

Es importante destacar que las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial deben sustentarse en evidencia técnica y en estándares internacionales, los cuales recomiendan la actualización periódica de los requisitos para la conducción como medida indispensable para reducir la siniestralidad. En este sentido, la iniciativa analizada, en los términos planteados, NO ES VIABLE.

Finalmente, la Secretaría de Seguridad y Paz del Estado refrenda su disposición para mantener una colaboración y apoyo institucional permanente, con el propósito de que, a través de este tipo de iniciativas, se contribuya al bienestar de la población del Estado de Guanajuato, siempre en estricto apego al marco constitucional, convencional y legal que rige nuestras atribuciones, bajo la observancia de los principios que orientan la función pública y con la convicción de fortalecer la coordinación interinstitucional para la consecución de los fines comunes.

Unidad de Estudios de las Finanzas Públicas.

«...Bajo lo anterior, lo que se propone coincide con la normatividad vigente y su reglamentaria en la materia, teniendo un enfoque regulatorio y funcional para la movilidad en el Estado, reconociendo las atribuciones de los distintos niveles de gobierno para vigilar, promover y fortalecer las medidas de seguridad y la reglamentación especial para uso de vehículos y motocicletas en territorio estatal, lo anterior, al validar la capacidad y habilidad de conducción mediante la expedición de una "Licencia de Conducción" independientemente de la clasificación bajo la que se solicite y atendiendo el carácter especializado de cada caso; con esta incorporación, se delimitan las categorías ahora en la norma especial, eliminado la posibilidad de que sea la reglamentación la que las modifique, sujetando este ejercicio, al conocimiento y determinación de la misma al proceso legislativo, lo que debe ser valorado en atención al dinamismo que requiere la movilidad en el Estado; aunado a esto, se incorpora



el concepto de "vigencia permanente" lo que implica un trámite único en el caso de la denominada "Licencia Tipo A", estableciendo que esta medida es positiva <>; no obstante, lo cierto es que este tipo de documentos no atiende un esquema con enfoque recaudatorio sino que se trata de contraprestaciones por tratarse de derechos, por lo que el contribuyente reintegra el costo del servicio que recibe aunado a que, si se da el carácter permanente a uno de los tipos, sólo acudiría en una ocasión y haría un solo pago, pero el alcance principal de una licencia de conducir es de vigilancia y de seguridad, por lo que esto provocará una limitación para la autoridad de movilidad que ya no podrá validar la permanencia en el tiempo de las capacidades y habilidades de conducción de una persona. Es conveniente indicar que de acuerdo a lo analizado, la propuesta no tiene un impacto presupuestal para las responsables en la regulación y vigilancia en materia de movilidad, ya que se trata de alcances que actualmente se realizan respecto a la emisión de licencias de conducir, si bien la incorporación de una de ellas con carácter permanente en un primer momento puede representar mayores trámites y en consecuencia mayor ingreso, a medida que se establezca la demanda se diluirá, siendo que a mediano plazo, los ingresos correspondientes a renovaciones bajarán; no obstante, no se puede estimar un impacto presupuestal sobre este efecto dado que el mismo dependerá de los nuevos trámites permanentes así como de factores que serán aleatorios a partir de la entrada en vigor como puede ser la demanda del servicio o incluso, la difusión o conocimiento que se tenga del mismo; pero en cualquier caso, se reitera que para atender los servicios propuestos en la iniciativa, actualmente se prevén recursos públicos suficientes en la Ley del Presupuesto General de Egresos del Estado para el Ejercicio Fiscal de 2025, destinados al control de la movilidad en el Estado y que prevén la emisión de todo tipo de licencias de conducción.»

León.

«En ese sentido, y derivado del análisis de la iniciativa, este cuerpo Edilicio, formula las siguientes observaciones:

En el tercer párrafo del artículo 103 de la Ley que nos ocupa se establece que en el Reglamento de la Ley se podrán incorporar las subclasificaciones que resulten necesarias conforme al interés público, de los tipos de licencia referidas en este artículo.

La propuesta formulada por las y los iniciantes consiste en derogar el párrafo referido con la finalidad de incorporarlo en un nuevo artículo 100 Bis, lo cual implicaría una reforma innecesaria. En todo caso, podría considerarse



únicamente una adecuación de redacción ya que la referencia a los tipos de licencia no es congruente con el contenido del artículo en comento. Si bien la intención de clarificar tipos de licencia y permitir la modalidad permanente podría ser útil, su incorporación directa en la Ley generaría duplicidad con el Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, donde ya se establece con detalle los requisitos, modalidades, renovación, exámenes, vigencias y características administrativas de las licencias de conducir. Asimismo, esto evidencia que los tipos de licencia y sus subclasificaciones pertenecen al ámbito reglamentario, no al legislativo, por ello el Congreso Local debe valorar si es el órgano competente para regular disposiciones cuya facultad actualmente corresponde a la persona titular del Poder Ejecutivo Estatal.

Se observa que el sustento comparativo utilizado por las y los iniciantes se apoya en la experiencia de la Ciudad de México, cuyo contexto operativo, financiero y demográfico no resulta completamente homologable al de Guanajuato. En consecuencia, este elemento debe ser valorado al momento de determinar la viabilidad y eventual aprobación de la iniciativa. Por ello se destaca que la CDMX opera con una infraestructura administrativa, un ecosistema de movilidad, una capacidad recaudatoria y una densidad poblacional que no tienen correlación directa con nuestro estado. En consecuencia, cualquier modelo de licencia permanente requiere una evaluación realista de la capacidad económica, operativa y administrativa de Guanajuato para implementar el esquema sin afectar ingresos estatales.

Como una última observación, debe considerarse que la renovación periódica de las licencias cumple una función preventiva y de seguridad personal, ya que conducción segura también depende de condiciones físicas y cognitivas que pueden modificarse con el tiempo, tales como la capacidad visual. En consecuencia, la renovación prevista para las licencias de conducir, no es un trámite arbitrario sino un mecanismo de seguridad vial. Por ello el Congreso local debe valorar si la figura de licencia permanente eliminaría una de las herramientas con las que cuenta la autoridad para verificar que quienes conducen vehículos particulares continúan en condiciones óptimas para hacerlo sin poner en riesgo a terceras personas. Por todo lo anterior se detecta que la iniciativa, aunque tiene un fin loable, en su formulación actual podría invadir la facultad reglamentaria a cargo del Ejecutivo del Estado para definir la subclasificación de los tipos de licencias de conducir en el territorio guanajuatense.»



Romita.

*«Esta Comisión considera que la iniciativa atiende la necesidad de fortalecer la certeza jurídica en materia de licencias de conducir, al establecer en la propia Ley su clasificación y vigencia, evitando ambigüedades normativas y facilitando la correcta aplicación administrativa. La incorporación de una licencia Tipo A con vigencia permanente busca simplificar trámites, reducir cargas administrativas para la ciudadanía y promover que un mayor número de personas regularicen su situación como conductoras, lo cual puede contribuir a mejorar la seguridad vial y el control institucional. Desde la perspectiva de la seguridad pública y tránsito, la Comisión estima que una regulación clara de los tipos de licencias y su vigencia puede fortalecer: * la identificación de conductores autorizados; * el control del padrón estatal de licencias; * la coordinación institucional en materia de tránsito.»*

Irapuato.

«Se considera viable, pues la creación de una Licencia Tipo "A", para conducir con vigencia permanente resolvería el sesgo que existe en la intención de la población de realizar dicho trámite que fue a la baja en los últimos años, pues como lo contempla en su exposición de motivos, debido a los recientes incrementos en los precios la población en general dejó de realizarlos y con el implemento de estas acciones la tramitación subiría como lo hizo en el precedente existente de la CDMX, incrementando el interés de la población a realizar su trámite en general, pues esto los exentaría de renovaciones futuras.»

Silao de la Victoria.

«En cuanto a la modalidad de permanente para la licencia tipo a, que corresponde al uso particular, si bien beneficia a la población al reducir trámites, en términos de seguridad vial existe todo lo contrario. Las muertes viales son la primera causa de muerte de niños y jóvenes en el estado y éstas son ocasionadas por el exceso de velocidad de los autos que van de la mano también por la falta de pericia y la emisión de licencias sin ningún tipo de examen previo ni constante revisión al conductor, es decir, un otorgamiento de licencia tiene que ir acompañado de un examen para conducir como ya lo establece la y tiene que ir acompañado de exámenes que acrediten pericia, salud visual, reflejos, no es una tarea menor estar al frente de un volante.»



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

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 las leyes. Este proceso legislativo, implica que la ciudadanía y las autoridades que las operan, puedan opinar, proponer, evaluar y vigilar cómo se elaboran las normas.

En términos generales, se analizaron los impactos que pretende la iniciativa; los cuales, buscan generar un resultado positivo directo en la economía de las familias guanajuatenses al eliminar la obligación de renovar periódicamente la licencia de conducir tipo A. Esta medida, a decir de las personas iniciantes, reduce los costos recurrentes asociados al trámite, incrementa la accesibilidad para los sectores de menores ingresos y favorece la regularización del padrón vehicular. Asimismo, incentiva la formalidad y la seguridad vial al promover que más personas obtengan su licencia de manera legal y definitiva.

En México las licencias para conducir vehículos se regulan por varias razones de interés público y constitucional, todas vinculadas a la seguridad vial, el orden público y la protección de las personas que usan las vías de comunicación; encuentran su fundamento en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en leyes generales y en la potestad administrativa del Estado para proteger el orden público, la seguridad vial y los derechos fundamentales de las personas.

Resaltamos que, conducir un vehículo automotor es una actividad lícita, pero potencialmente riesgosa para la vida, la integridad y el patrimonio de terceros. Conforme al criterio constitucional, el Estado puede regular derechos y libertades cuando ello sea necesario para proteger el interés general, sin que dicha regulación implique su supresión.

El artículo 4º constitucional reconoce el derecho a la movilidad, el cual debe ejercerse en condiciones de seguridad vial, accesibilidad e igualdad. En desarrollo de este mandato, el Congreso de la Unión expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cuyo objeto es establecer las bases para reducir



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

muertes y lesiones derivadas de siniestros de tránsito y garantizar una circulación segura en las vías públicas.

Dentro de este marco, la licencia de conducir es un instrumento jurídico preventivo, mediante el cual la autoridad verifica que la persona conductora cuenta con las aptitudes técnicas, conocimientos normativos y condiciones físicas mínimas para ejercer el derecho a la movilidad sin poner en riesgo a terceros.

De conformidad con el artículo 73 Constitucional, fracción XXIX-C, y el sistema de concurrencia previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, corresponde a las entidades federativas y municipios regular la expedición de licencias de conducir en su ámbito territorial, así como establecer requisitos, vigencia y tipos de licencia, atendiendo a las particularidades locales.

Por ello, aunque el marco de seguridad vial es nacional, cada entidad federativa emite sus propias licencias, las cuales son reconocidas en todo el país, conforme al principio de coordinación y validez recíproca.

Esta función administrativa de control y responsabilidad jurídica constituye un acto administrativo de autorización, mediante el cual el Estado permite el uso de un bien de dominio público —las vías de comunicación— bajo condiciones determinadas; cumpliendo funciones esenciales para identificación del conductor, asignación de responsabilidades administrativas, civiles y penales, aplicación de sanciones e infracciones, y vinculación con seguros y mecanismos de reparación del daño.

Consideramos que sin este instrumento, se vería gravemente afectada la capacidad del Estado y los municipios para hacer efectivas las normas de tránsito y seguridad vial.

La política de movilidad actual prioriza la protección reforzada de grupos en situación de vulnerabilidad, peatones, ciclistas, personas con discapacidad, niñas, niños y personas adultas mayores, quienes enfrentan mayor riesgo en el espacio vial. La exigencia de licencias de conducir se articula con este enfoque de derechos humanos y prevención, al limitar la conducción a personas capacitadas y legalmente identificables.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Los motivos que impulsan para que las personas obtengan su licencia de conducir son primordialmente la seguridad vial y protección de la vida, la cual busca garantizar que solo conduzcan personas con conocimientos, habilidades y aptitudes físicas mínimas. Con ello se reducen accidentes de tránsito, lesiones graves y muertes causadas por la conducción inexperta o irresponsable. Este enfoque está reconocido de manera expresa en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cuyo objetivo es disminuir los riesgos en la circulación y preservar la seguridad en las vías públicas.

Las calles y carreteras son bienes de uso común por ello, se debe establecer orden y control en el uso de las vías públicas. El Estado regula quién puede conducir para ordenar el tránsito, evitar el caos vial y asegura una convivencia adecuada entre peatones, ciclistas, transporte público y vehículos particulares. La licencia funciona como un acto administrativo de autorización para usar un vehículo en espacios públicos.

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, la obligación de 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.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

En el Reglamento -artículo 264- señala los requisitos para la expedición de las licencias y permisos para conducir tipo «A», «C» y «D»:

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 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.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

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).

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.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Sobre lo anterior, señalamos la incompatibilidad de la propuesta con un enfoque preventivo y de seguridad vial con la legislación vigente al proponer una licencia de conducir tipo A con vigencia permanente, contraviniendo lo que subyace en la regulación de la conducción vehicular.

La licencia de conducir no es únicamente un documento administrativo, sino un instrumento de control preventivo, mediante el cual la autoridad verifica, de forma periódica, que la persona conductora mantiene las aptitudes físicas, cognitivas y normativas necesarias para operar un vehículo automotor en condiciones de seguridad.

La supresión del requisito de renovación elimina un mecanismo esencial de actualización y verificación, lo que resulta contrario a los principios de prevención de riesgos, reducción de siniestros viales y protección de terceros, que informan la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y el propio objeto de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Si bien en la iniciativa desarrollan argumentos de carácter económico y recaudatorio, no incorpora un análisis técnico suficiente sobre los posibles impactos de la licencia permanente, ni acredita que dicha medida contribuya a la reducción de siniestros, al mejoramiento de la conducción o al fortalecimiento del control administrativo de las personas conductoras.

Las personas iniciantes refieren la experiencia de la Ciudad de México, la cual, no constituye, por sí misma, un parámetro normativo trasladable al Estado de Guanajuato, toda vez que ambas entidades presentan condiciones territoriales, patrones de movilidad, capacidades institucionales y contextos de riesgo vial distintos, sin que la iniciativa justifique su equivalencia o replicabilidad.

De manera tal que, la propuesta deposita en el ámbito reglamentario aspectos sustantivos del diseño de la licencia permanente, lo que debilita la certeza jurídica, al no establecer en la ley criterios mínimos claros respecto de requisitos, mecanismos de control y supervisión, en contravención al principio de adecuada distribución normativa.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

En razón de los consideraciones vertidas, esta Comisión advierte que la iniciativa no resulta congruente con la naturaleza jurídica de la licencia de conducir, ni garantiza el fortalecimiento de la seguridad vial, por lo que no se estima procedente su aprobación al no atender de manera suficiente el interés público que tutela la legislación en la materia.

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 las personas diputadas integrantes del Grupo Parlamentario del Partido MORENA a efecto de adicionar el artículo 100 bis y derogar el último párrafo del artículo 103 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. (ELD 336/LXVI-I)

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

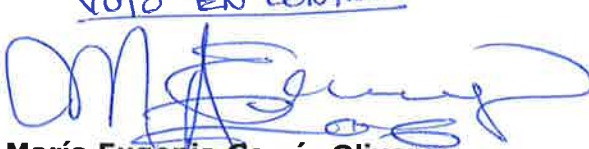
Guanajuato, Gto., 14 de mayo de 2026
La Comisión de Movilidad y Seguridad Vial


Dip. Sandra Alicia Pedroza Orozco
Presidenta


Dip. Rolando Fortino Alcantar Rojas
Vocal


Dip. María Isabel Ortiz Mantilla
Vocal


Dip. Ernesto Millán Soberanes
Vocal

VOTO EN CONTRA

Dip. María Eugenia García Oliveros
Secretaria

Voto en contra. 24