DIPUTADA KAROL JARED GONZÁLEZ MÁRQUEZ.
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA
LXVI LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO.

P R E S E N T E.

DIP. ROCÍO CERVANTES BARBA proponente y quienes suscriben Diputada y Diputado integrantes de la LXVI Legislatura del H. Congreso del Estado de Guanajuato y del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo dispuesto en la fracción IV del artículo 56 de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, así como en el artículo 175, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, someto a consideración de esta Legislatura para su aprobación, la iniciativa, por la que **SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE GUANAJUATO Y SUS MUNICIPIOS, A EFECTO DE GARANTIZAR QUE LOS MENORES DE EDAD A QUIENES SE LES OTORGUE PERMISO PARA CONDUCIR, AUTOS O MOTOCICLETAS, SEA A PARTIR DE LOS 16 AÑOS Y QUE SE APORTE UNA FIANZA ANTE LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA, INDEPENDIENTE A LA PÓLIZA DEL VEHÍCULO, PARA GARANTIZAR POSIBLES DAÑOS MATERIALES, LESIONES O INDEMNIZACIONES POR FALLECIMIENTOS DE TERCEROS O VÍCTIMAS, CUANDO SEAN LOS RESPONSABLES DE UN SINIESTRO EN MATERIA DE MOVILIDAD EN EL ESTADO**, conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. PROBLEMA.

En México 17,000 fallecimientos de menores de edad y personas jóvenes por conducción de vehículos de motor y en el de Guanajuato, un promedio entre 11 mil y 18 mil siniestros anuales, en los que participan menor de 18 años y jóvenes con edad máxima de 25 años, son elementos suficientes para determinar que estamos ante el creciente problema sobre siniestralidad en materia de tránsito por conducción de vehículos.

A Consideración del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional este tema es uno de los aspectos que requieren una intervención inmediata en el ámbito legislativo en el estado de Guanajuato a efecto de tomar medidas legislativas que consideramos más adecuadas, que garanticen la seguridad personal y patrimonial, tanto de los menores que conducen vehículos de motor, como de terceras personas que no tienen porque pagar las consecuencias de la inexperiencia e imprudencia por la inmadures cuando producen lesiones, daños o incluso el fallecimiento de personas en el ámbito del tránsito de vehículos.

Lo anterior tiene mayor importancia en estos tiempos en que se ha incrementado de forma exponencial la circulación a través de las motocicletas, con especial atención los vehículos como son automóviles y las motocicletas que son conducidas por personas menores de edad.

Para nadie es desconocido que, sobre todo en la conducción de motocicletas a diario somos testigos de la forma tan imprudente o negligente en que se conducen este tipo de vehículos tanto en carreteras como en las calles de una ciudad en esta entidad, sobre todo cuando los conductores son menores de edad, los que al producir un accidente y daños o perjuicios a terceros resulta casi de manera invariable que el vehículo que conducen no esta asegurado, carecen de permiso para conducir y además, no tienen capacidad económica para

responder, de sus propias lesiones las que se cargan al estado o municipio, menos de los daños causados a terceros, sobre todo cuando se causan lesiones de gravedad o la misma muerte de otras personas.

Por eso, consideramos que se deben tomar acciones legislativas en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para regular la expedición de permisos para conducir a menores de edad y el que se establezca la responsiva por parte de los padres, curadores, tutores, etc., por escrito y además se aporte una fianza que será determinada en el Reglamento de la citada ley para que en todo caso respondan de los daños y perjuicio a terceros, cuando son responsables de los hechos de tránsito en los que se vean involucrados.

2. JUSTIFICACIÓN.

En el contexto global de la movilidad urbana en el mundo y particularmente en América Latina experimenta una transformación radical impulsada por un incremento histórico en la circulación de vehículos particulares, destacando de forma sobresaliente el auge masivo de las motocicletas como el medio de transporte de mayor crecimiento.

A nivel global, los vehículos de dos ruedas representan cerca del 29% de todos los automotores matriculados, con un ritmo de expansión que duplica el crecimiento del PIB en economías emergentes.

Conducción por menores de edad de vehículos de motor en México.

La conducción de vehículos de motor por menores de edad en México es un problema grave de seguridad vial y salud pública. Los conductores menores de 18 años tienen el doble de probabilidad de sufrir un accidente fatal debido a la falta de madurez para evaluar riesgos y la escasez de experiencia al volante.

a) Riesgos y Factores del Problema.

- **Falta de madurez cerebral:** La zona del cerebro que controla la toma de decisiones peligrosas termina de madurar después de la mayoría de edad.

- **Ausencia de permisos:** Muchos adolescentes manejan sin contar con la capacitación adecuada o un permiso provisional legal.

- **Uso de motocicletas:** Con frecuencia, los menores conducen motocicletas sin licencia ni equipo de protección, lo que eleva el riesgo de lesiones graves o muerte.

- **Desarrollo cerebral:** El área del cerebro que controla la evaluación de riesgos y la toma de decisiones no termina de madurar hasta pasada la juventud.

- **Falta de práctica:** No dominan con soltura las reacciones rápidas ante imprevistos en la calle.

- **Presión social:** Manejar con amigos aumenta de forma notable la probabilidad de realizar maniobras peligrosas.

b) Consecuencias legales y sociales de que un menor de edad conduzca un vehículo de motor.

- **Accidentes viales:** Los choques son una de las principales causas de muerte en estas edades.

- **Sanciones a padres:** Si un menor maneja sin permiso o comete faltas, las multas y responsabilidades legales recaen directamente en los padres o tutores.

- **Falta de cobertura:** Muchas aseguradoras limitan o niegan los pagos por daños propios si un menor no autorizado conducía el vehículo.

c) La distracción al conducir.

La inexperiencia de los adolescentes ha propiciado que uno de cada tres adolescentes que envían mensajes de texto dicen que lo han hecho mientras conducían.

Las investigaciones han descubierto que marcar un número de teléfono mientras conduce aumenta seis veces el riesgo de choque para un adolescente y enviar mensajes de texto mientras conduce aumenta el riesgo 23 veces. Hablar por teléfono o enviar mensajes de texto distrae la atención del adolescente de la tarea de conducir y reduce significativamente su capacidad de reaccionar ante un peligro en la carretera, un incidente o clima inclemente.

La distracción al conducir puede presentarse de muchas formas, además de enviar mensajes de texto y hablar por teléfono celular. Muchos adolescentes pueden intentar desayunar, tomarse un café, maquillarse o cambiar la estación de radio mientras manejan. Muchos de ellos, además, se distraen con la incorporación de pasajeros al vehículo. Cualquier distracción es una distracción peligrosa. Quitar los ojos de la carretera, incluso durante cinco segundos, podría costar una vida.

d) El menor conduciendo con pasajeros[1].

En un estudio analizado por NHTSA, los conductores adolescentes tenían dos veces y media más probabilidades de participar en una o más conductas potencialmente riesgosas cuando conducían con un compañero adolescente, en comparación con cuando conducían solos. Según el mismo estudio analizado por NHTSA, la probabilidad de que los

[1] Consultable en: Conducción de Adolescentes | NHTSA

conductores adolescentes participen en una o más conductas riesgosas cuando viajan con múltiples pasajeros es el triple en comparación a cuando van solos en el vehículo. De hecho, las investigaciones muestran que el riesgo de un choque fatal aumenta en relación directa con el número de adolescentes en el vehículo.

Los conductores adolescentes, en particular los que tienen 16 y 17 años, tienen altas tasas de choques fatales por causa de su inmadurez y su experiencia limitada de conducción, que a menudo resultan en conductas de alto riesgo detrás del volante.

e) Marco Legal y Consecuencias.

- **Restricción de edad:** La licencia de conducir definitiva se otorga a partir de los 18 años en la mayoría de los estados del país.

- **Permisos provisionales:** Algunas entidades permiten conducir a jóvenes de 16 a 17 años únicamente mediante un permiso especial condicionado y con la firma de una carta responsiva de los padres.

- **Responsabilidad civil y penal:** Las multas económicas y las sanciones legales por los daños o accidentes causados por un menor recaen directamente sobre los padres o tutores que le permitieron usar el vehículo.

Desarrollo del Cerebro Adolescente y su Impacto en la Conducción Segura.

Brain Injury Help Center[2], en su artículo de diciembre de 2023, ha señalado aspectos importantes sobre el desarrollo del cerebro de un

[2] Consultable en: https://braininjuryhelpcenter.org/es/desarrollo-del-cerebro-adolescente-impacto-en-conduccion-segura/

adolescente en la conducción de vehículos de motor en forma segura, lo que a continuación se trascribe:

"La transición de la niñez a la edad adulta está marcada por un período de cambios profundos, tanto en las mentes como en las vidas de los jóvenes. Entre las muchas facetas de esta transformación, el desarrollo del cerebro del adolescente es un aspecto crítico de este proceso.

A medida que los niños crecen y asumen responsabilidades importantes, entender cómo el cerebro de los adolescentes en evolución moldea su comportamiento y decisiones sigue siendo una preocupación constante, ya que los accidentes automovilísticos que involucran adolescentes han aumentado desde el 2020… El camino desde la adolescencia hasta la adultez se caracteriza por una serie de transformaciones neurológicas, y estos cambios tienen implicaciones significativas para una de las actividades potencialmente peligrosas en las que los adolescentes participan, conducir.

Para garantizar el desarrollo saludable de prácticas seguras de conducción entre los adolescentes, es esencial comprender estos aspectos, como la presión de los amigos, el desarrollo de la corteza prefrontal, y su relevancia al conducir de manera segura.

Desarrollo de la Corteza Prefrontal.

La corteza prefrontal es la parte del cerebro responsable del control de impulsos, el juicio y la toma de decisiones. Durante la adolescencia, estos circuitos cerebrales aún se están desarrollando, lo que significa que los adolescentes no siempre tienen habilidades de toma de decisiones completamente maduras, lo que lleva a acciones impulsivas en la carretera, como conducir a exceso de velocidad, conducir distraídos o tomar riesgos innecesarios.

Sensibilidad a la Recompensa.

A diferencia del cerebro del adulto, el cerebro adolescente es altamente sensible a las recompensas. Los adolescentes tienden a valorar las recompensas inmediatas sobre las consecuencias futuras gracias a los niveles de dopamina que aumentan. Este rasgo puede llevar a comportamientos de conducción más arriesgados, ya que pueden priorizar la búsqueda de sensaciones al conducir a alta velocidad o usar sus teléfonos mientras conducen sobre los peligros potenciales asociados con estas acciones.

Influencia de Compañeros.

Los adolescentes son más influenciados por sus amigos o compañeros durante la adolescencia que en cualquier otra etapa de la vida, gracias a su conciencia de las interacciones sociales. Esto puede ser problemático en lo que respecta a la conducción segura, porque los adolescentes pueden participar en comportamientos imprudentes para encajar con sus amigos. La presión de grupo puede llevar a comportamientos como carreras, no usar cinturones de seguridad o conducir bajo la influencia de sustancias.

Percepción del Riesgo.

Las estructuras cerebrales adolescentes a menudo tienen dificultades para percibir y evaluar los riesgos de manera precisa. Pueden subestimar los peligros asociados con comportamientos como enviar mensajes de texto mientras conducen, conducir a exceso de velocidad o conducir bajo la influencia. Esta percepción distorsionada del riesgo puede llevar a un mal juicio en la carretera.

Falta de Experiencia.

Además de los factores de desarrollo cerebral, los conductores adolescentes a menudo carecen de la experiencia que poseen los conductores mayores. Es posible que no hayan enfrentado diversas situaciones de tráfico y es posible que no sean tan hábiles para anticipar y responder a peligros potenciales.

Desafío de Conducir de Manera Segura para los Adolescentes.

El desarrollo del cerebro adolescente puede tener un impacto significativo en estas habilidades, tanto de manera positiva como negativa.

- *Atención: La atención es crucial para monitorear la carretera, las señales y otros vehículos. El cerebro adolescente todavía está desarrollando su control atencional, lo que lo hace más susceptible a las distracciones, como enviar mensajes de texto, hablar con amigos o manipular la radio. Los adolescentes pueden tener dificultades para mantener el enfoque en la carretera durante períodos prolongados, lo que puede aumentar el riesgo de accidentes.*

- *Percepción: La percepción implica reconocer e interpretar información sensorial, como identificar señales de tráfico, estimar distancias y detectar peligros potenciales. El cerebro adolescente todavía está perfeccionando estas habilidades, y algunos pueden tener dificultades para evaluar con precisión la velocidad y la distancia de otros vehículos, o reconocer señales sutiles como un peatón a punto de cruzar la calle.*

- *Memoria: La memoria es vital para recordar las normas de tráfico, comprender las direcciones y recordar eventos recientes en la carretera. Si bien los adolescentes tienen la capacidad de memoria, los lóbulos frontales de sus cerebros, responsables de organizar y recuperar información, todavía se están madurando. Esto puede dificultar que recuerden y apliquen de manera constante las reglas de conducción.*

- *Toma de Decisiones: Las habilidades de toma de decisiones son cruciales para seleccionar la respuesta adecuada a diferentes escenarios de conducción. Los adolescentes tienden a tener lóbulos frontales menos desarrollados, que son esenciales para el control de impulsos y la toma de decisiones racionales. Esto puede llevar a decisiones más arriesgadas, como conducir a exceso de velocidad o no ceder el paso, lo que puede provocar accidentes.*

- *Control de Impulsos: El control de impulsos es vital para resistir las distracciones y evitar comportamientos imprudentes mientras se conduce. Los adolescentes a menudo luchan con comportamientos impulsivos debido al desarrollo cerebral en curso. Pueden ser más propensos a tomar riesgos innecesarios, como participar en comportamientos adolescentes inducidos por la presión de grupo, lo que puede poner en peligro su seguridad en la carretera.*

Motocicletas.

América Latina se consolidó como una de las regiones con mayor dinamismo y crecimiento en ventas de motocicletas a nivel mundial, rebasando los 5 millones de unidades anuales comercializadas en la región.

Países como Brasil, México y Colombia lideran los volúmenes más altos de matriculación, integrando a la motocicleta no solo como transporte personal, sino como un pilar de la economía digital y de reparto urbano.

En México, el parque de motocicletas rebasó los 9 millones de unidades registradas, creciendo a un ritmo anual compuesto muy superior al de los automóviles particulares.

I. Causas del Incremento de Motocicletas.

- **Ahorro económico:** Menor consumo de combustible (hasta un 75% inferior al de un auto) y costos accesibles de adquisición y mantenimiento.

- **Saturación vial y del transporte:** Deficiencias e insuficiencia en la calidad de los sistemas de transporte público masivo en las metrópolis latinoamericanas.

- **Autoempleo:** Expansión de plataformas digitales de comercio electrónico y entrega de alimentos que dependen directamente de flotas de motos.

- **En movimiento.** Conectan negocios y clientes, sostienen el comercio electrónico y facilitan la circulación de bienes primordiales en zonas congestionadas o con transporte **Seguridad vial.**

Hoy existen dos problemas fundamentales a resolver en la saturación de la movilidad en vehículos de motor:

i) ***Congestión y ordenamiento:*** El rápido desplazamiento de los medios tradicionales por vehículos motorizados ligeros satura la infraestructura vial existente.

ii) ***Seguridad vial:*** Incremento de la vulnerabilidad y siniestralidad de los motociclistas, quienes representan porcentajes alarmantes de las víctimas mortales en hechos de tránsito urbano.

***La motocicleta como motor de desarrollo económico*[3].**

En las ciudades latinoamericanas, las motocicletas se han convertido en protagonistas silenciosas de la vida urbana. Más que una solución de movilidad personal, hoy son un instrumento de desarrollo económico-laboral y una pieza primordial de la cadena de suministro.

El Economista al realizar un estudio sobre el tema sostiene que: "…*Según el Banco Interamericano de Desarrollo (2022), su presencia se consolidó inicialmente como respuesta a la falta de transporte colectivo confiable. Desde Ciudad de México hasta Lima, de São Paulo a Caracas,*

[3] Consultable en: Las motos son la columna vertebral de la economía urbana en América Latina. El Economista.

las motos transportan personas, medicinas, alimentos y documentos, y cumplen un papel preponderante en la eficiencia de la economía urbana sin depender del transporte público… América Latina registra un crecimiento notable del parque de motocicletas. En Colombia se duplicó en menos de una década. En Perú, las ventas crecieron más del 60 % tras la pandemia. Y en Venezuela, los registros oficiales señalan que, en 2025, hay más de un millón circulando por las calles de sus ciudades... Este aumento no solo refleja un cambio en la movilidad personal, sino también la expansión de la economía digital y del delivery urbano, que conecta consumidores y negocios con una eficiencia inédita... En este contexto, la motocicleta se ha vuelto un instrumento de desarrollo económico y laboral que facilita el comercio y la distribución de bienes esenciales en entornos urbanos. […] Más allá del reparto, las motocicletas se han convertido en una infraestructura invisible que mantiene a las ciudades público limitado.

Gracias a ellas, miles de familias logran ingresos y las urbes mantienen su ritmo económico diario. Este papel, a menudo ignorado por la planificación urbana, ha permitido la continuidad de servicios críticos en contextos de crisis o congestión.

Al mismo tiempo, las motos han permitido la inclusión de sectores tradicionalmente vulnerables en la economía, ofreciendo opciones de empleo flexible y adaptable. Sin embargo, este modelo plantea nuevos desafíos para la seguridad vial, la planificación urbana y la sostenibilidad ambiental…"

El auge de la motocicleta en México.

En México, la motocicleta pasó de ser un medio de transporte complementario a un pilar fundamental de la movilidad urbana y rural, así como un motor clave de la economía popular. Su bajo costo, facilidad de financiamiento y el boom de las plataformas de entrega impulsaron que el parque vehicular supere los nueve millones de unidades, convirtiéndose en el sustento de millones de familias

1) *Factor de Desarrollo y Movilidad*.

- **Sustento económico:** Alrededor de ocho millones de hogares dependen directa o indirectamente de una motocicleta para emprender, realizar entregas o prestar servicios independientes.

- **Alternativa ante el tráfico:** Permite reducir de forma drástica los tiempos de traslado en zonas metropolitanas saturadas frente a la deficiencia del transporte público.

- **Acceso y conectividad:** Facilita la movilidad en comunidades rurales o apartadas, conectando a las personas con centros de trabajo, clínicas y escuelas.

- **Ahorro operativo:** Representa un menor consumo de combustible y gastos de mantenimiento más accesibles en comparación con un automóvil.

2) Principales Afectaciones y Retos:

- **Crisis de seguridad vial:** Se registra un promedio alarmante de más de 260 accidentes diarios en el país relacionados con motociclistas, quienes concentran un porcentaje desproporcionado de las muertes y lesiones viales.

- **Infraestructura insuficiente:** Las calles y carreteras carecen de un diseño vial que integre de manera segura a los motociclistas, exponiéndolos a baches, gravilla y vehículos pesados.

- **Regulación y control laxos:** Existe una baja exigencia en la certificación de cascos protectores, escasa emisión de licencias específicas y un alto porcentaje de unidades que circulan sin placas o seguro.

- **Impacto ambiental local:** Las motocicletas de combustión interna de dos y cuatro tiempos contribuyen de manera significativa a las emisiones de monóxido de carbono e hidrocarburos en las grandes ciudades.

Estadísticas.

Los accidentes de tránsito representan una de las principales problemáticas de salud pública y seguridad vial en México y en el estado de Guanajuato, siendo la primera causa de muerte en niños y jóvenes de entre 5 y 29 años de edad. El grupo de adolescentes (menores de 18 años) destaca de forma crítica debido al incremento de siniestros viales a bordo de motocicletas.

Estadísticas Generales en México.

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y el Instituto Nacional de Salud Pública (INSP) reportan las siguientes tendencias a nivel nacional:

- **Mortalidad Infantil:** Alrededor de 700 a 800 menores de 14 años mueren anualmente en el país por siniestros viales.

- **Vulnerabilidad en Adolescentes:** El subgrupo de 12 a 17 años concentra la mayor cantidad de víctimas fatales y lesionados graves entre la población menor de edad.

- **El Factor Motocicleta:** A nivel nacional, las defunciones de menores de edad que operan o viajan en motocicleta han incrementado más de un 60% en los últimos años, sustituyendo los accidentes en autos particulares como principal foco rojo.

- **Sistemas de Retención:** Solo el 16% de los niños menores de 12 años viaja utilizando un Sistema de Retención Infantil (asiento de seguridad), y la mayoría son instalados de forma incorrecta.

Estadísticas de fallecimientos de menores en accidentes de tránsito a Nivel Nacional (México)

A nivel país, los jóvenes al volante se encuentran en la zona de mayor riesgo debido a factores como el exceso de velocidad y la falta de experiencia.

- *Siniestros Totales:* De acuerdo con datos consolidados del INEGI, en México se registran más de 17,000 muertes anuales por accidentes de transporte.

- *Mortalidad Juvenil Diaria:* Datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP) confirman que 22 jóvenes de entre 15 y 29 años fallecen al día por siniestros viales. Esto representa poco más de 8,000 decesos de jóvenes al año (un tercio del total nacional).

- *El Grupo de Mayor Riesgo:* El rango de 16 a 20 años es el segundo grupo de edad con la mayor cantidad de defunciones por colisiones en el país, superado únicamente por el sector de 21 a 25 años

Estadísticas Específicas en Guanajuato.

Guanajuato es una de las cinco entidades con mayor porcentaje de defunciones por accidentes de tránsito en todo el país. Los datos más recientes de la Secretaría de Salud del Estado reflejan una situación alarmante entre conductores menores de edad.

- **Volumen de Accidentes Generales.** En el estado se promedia más de 11,000 a 18,000 siniestros viales por año en zonas urbanas y suburbanas.

- **Menores en Motocicleta.** El 70% de las hospitalizaciones de menores de edad por siniestros viales corresponden a adolescentes conductores o pasajeros de motocicleta, sumando más de 1,800 casos recientes.

- **Mortalidad en Adolescentes.** Los accidentes de tránsito son la segunda causa de muerte en el grupo de 12 a 17 años (solo por detrás de las agresiones/homicidios), registrando más de 150 decesos anuales en este rango.

- **Tendencia de Fatalidades.** Las muertes viales de menores en el estado muestran un repunte sostenido de entre el 13% y 15% anual tras el regreso a la movilidad total post-pandemia.

Principales Factores de Riesgo en Menores de Edad.

Las autoridades de tránsito en México y Guanajuato identifican patrones recurrentes en los percances donde participan conductores menores.

i) **Falta de Pericia y Regulación:** Muchos conductores de entre 13 y 16 años operan motocicletas o vehículos compactos sin una licencia/permiso formal de conducir ni adiestramiento previo.

ii) **Omisión de Equipo de Seguridad:** El no uso del casco protector en motocicletas y el desacato al cinturón de seguridad multiplican la gravedad de las lesiones.

iii) **Exceso de Velocidad y Distracciones:** El uso del teléfono celular al conducir y las conductas de riesgo ligadas a la

presión social o consumo de alcohol son desencadenantes comunes los fines de semana.

En conclusión, los conductores menores de edad de entre 12 y 17 años representan uno de los sectores más vulnerables de la población vial, donde 7 de cada 10 hospitalizaciones en Guanajuato están ligadas directamente al uso imprudente de motocicletas[4].

IB Noticias señala que:

"El uso de la motocicleta se ha convertido en uno de los principales factores de riesgo para niñas, niños y adolescentes en Guanajuato. De acuerdo con cifras de la Secretaría de Salud del Estado, entre enero de 2025 y mayo de 2026 se registraron 2,554 egresos hospitalarios de menores de edad por accidentes de tránsito, de los cuales 1,804 correspondieron a lesiones sufridas mientras viajaban en motocicleta, lo que representa el 70.6 % del total.

Las estadísticas revelan que los adolescentes de entre 15 y 17 años son quienes concentran la mayor incidencia, con 1,276 casos, seguidos por menores de 10 a 14 años. Uno de los datos que más preocupa a especialistas es que 949 de esos accidentes ocurrieron sin la participación de otro vehículo, es decir, fueron provocados por derrapes, caídas o pérdida de control de la motocicleta, lo que evidencia problemas relacionados con la falta de experiencia, exceso de velocidad, condiciones del camino o deficiencias en la capacitación de los conductores.

El crecimiento acelerado del parque vehicular de motocicletas también explica parte del fenómeno. Mientras en 2018 circulaban poco más de 322 mil motocicletas en Guanajuato, para junio de

[4] Más de 1,800 menores resultan lesionados en motocicleta en Guanajuato; adolescentes de 15 a 17 años concentran la mayoría de los casos. IB Noticias.

2026 el padrón estatal supera las 752 mil unidades, entre particulares y oficiales, reflejando un incremento superior al 130 % en menos de una década."

Licencia y permiso de conducir.

La licencia y el permiso de conducir son actos administrativos de derecho público. La licencia es un título habilitante definitivo para mayores de edad que remueve un obstáculo legal, y el permiso es una autorización temporal y excepcional, comúnmente dirigida a menores de edad. Ambos acreditan la aptitud técnica para transitar en vías públicas.

Naturaleza Jurídica.

- *Acto administrativo unilateral*: La autoridad otorga una potestad tras verificar requisitos.

- *Remoción de obstáculo*: El Estado prohíbe conducir por seguridad general, pero el documento levanta esa prohibición para el ciudadano idóneo.

- *Personal e intransferible*: No es un bien comercial ni un contrato, sino un documento ligado a la identidad del titular.

Tratamiento en la Legislación Mexicana.

- **Competencia local y residual:** La facultad de expedir estos documentos recae en las entidades federativas (estados y municipios) mediante sus leyes de movilidad o tránsito.

- **Validez nacional:** Gracias a los principios federales y a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial cualquier licencia o permiso expedido legalmente en un estado es reconocido y tiene plena validez en todo el territorio nacional.

Tipos principales:

- Licencia de Automovilista / Motociclista: Para particulares mayores de edad.

- Licencia de Chofer / Transporte Público o Federal: Requiere evaluaciones estrictas para operar unidades de carga, pasajeros o servicios especiales.

- Permiso Provisional de Conducir: Otorgado a jóvenes usualmente entre los 15 y 17 años bajo la responsiva de un tutor.

- Suspensión o revocación: La autoridad puede retirar o suspender la vigencia del documento como medida de seguridad vial ante infracciones graves, accidentes o conducción bajo influjo de sustancias.

3. PROPUESTA LEGISLATIVA.

Lo señalado en la justificación de la presente propuesta legislativa refleja con claridad el problema de siniestralidad de los jóvenes y menores de edad al conducir vehículos de motor, específicamente automóviles o similares y motocicletas.

En lo que se refiere a los menores de edad, el conducir sin los permisos respectivos, invalida los seguros que en su caso tenga el vehículo, automóvil o motocicleta, así como los índices de conducir bajo los efectos de alcohol. Y lo cierto es que en la conducción de vehículos, los menores de edad, no tienen la capacidad de responder de daños y perjuicios derivados del siniestro en carro o moto, y no en pocas ocasiones sus padres tampoco tienen la capacidad económica de pago derivado de los montos de los daños materiales, lesiones o incluso la pérdida de la vida de terceros causados por su imprudencia o

negligencia o su ausencia de pericia y madures cerebral, por las razones y motivos científicos como se ha descrito en la justificación de la presente iniciativa.

Ante tales circunstancias, son los propios afectados los que tienen que cubrir los gatos derivados del siniestro y aunque posteriormente tienen el derecho de entablar demandas penales o civiles, lo cierto es que esto es costoso y puede culminar ante un castigo penal, pero sin lograr la reparación de los daños, o la declarativa de insolvencia en el ámbito civil, lo cual no se considera justo y seguir permitiendo que esto se convierta en un problema de la justicia penal o civil, cuando desde el ámbito administrativo es posible prevenir tales cuestiones.

Por ello, el Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional considera que se debe actuar en el ámbito legislativo para prevenir esta problemática. Así, se plantea en primer término que los conductores de motocicletas menores de edad sólo podrán conducir vehículos de motor, regulados por la ley de movilidad del estado, cuando cuenten con el permiso correspondiente y se haya otorgado la fianza respectiva, independiente a la póliza del seguro del vehículo. Es decir, los menores de edad deben obtener el permiso de la autoridad reguladora de la conducción de vehículos en la entidad, así como que sus padres o tutores o el propio menor si cuenta con recursos, otorguen una fianza, independiente de la póliza del seguro de la unidad motriz -auto o moto- para garantizar los daños a terceros. La razón es sencilla, no significa una doble garantía a ejecutar, sino que la fianza funcione como mecanismo de complemento y sustitución de la póliza del seguro. Complemento para los casos en que la póliza de seguro del vehículo no alcance a garantizar los daños causados, y como sustituto para el caso de que por las condiciones en que ocurre el evento -estado de ebriedad del conductor- no aplique la póliza de seguro en un evento vial, aquí la fianza será un mecanismo sustituto para el pago de los daños a terceros. Lo anterior porque el estado o los municipios no pueden, ni deberían seguir pagando el costo de curaciones, cirugías o atención médica, sobre todo de internamiento de participantes y victimas de eventos de tránsito donde se vea involucrado como responsable un

menor de edad, ante la ausencia de capacidad del conductor -menor de edad-, dueño del vehículo o padres o tutores del menor.

Por lo que para garantiza en forma preventiva dicho mecanismo de prevención de capacidad de indemnizar en evento de tránsito, en concreto de los causados por menores conduciendo motocicletas, se propone que los conductores de motocicletas menores de edad, sólo podrán conducir cuando cuenten o porten el permiso correspondiente y se haya otorgado la fianza respectiva, independiente a la póliza del seguro del vehículo, la que también debe portarse. Lo anterior, con la finalidad de que cuando la autoridad estatal o municipal realicen los operativos de revisión de cumplimiento de la ley y los reglamentos en materia de vialidad o tránsito, los conductores cumplan dichos requisitos, para protegerse a sí mismos de sus propias autolesiones o de los daños, lesiones y fallecimientos que causen con motivo de la conducción. Los terceros afectados no tienen por qué sufrir las consecuencias de que los padres o tutores, o propietarios de vehículos proporcionen o permitan que un menor conduzca, cause daños leves o severos al facilitarle al menor un vehículo de la clase que sea, pero principalmente autos o motocicletas.

Como complemento a lo anterior se propone que en el caso de menores, para obtener el permiso presenten la fianza en los términos y por los montos que se señalen en el reglamento de la ley de movilidad, de acuerdo al tipo de vehículos que se pretenda conducir.

Y finalmente, por las razones de corte científico señaladas en la justificación de la presente iniciativa sobre la inmadures en el desarrollo de los menores de edad para tomar consciencia de que el conducir un vehículo, cualquiera que sea su tipo, es una actividad de riesgos y que se debe respetar las normas de tránsito y actuar con cierta madures en situaciones de riesgos, por lo que se establece que los permisos sólo se podrán otorgar a menores de edad, cuando esta sea a personas que hayan cumplido los 16 años y, que además, se otorgue carta responsiva por escrito firmada por cualquiera de sus padres, tutor, curador o

responsable de su manutención, que se complementa con el requisito de la fianza y la póliza vigente del vehículo que se conduzca.

Para lo cual se propone la adición de una fracción V quater, así como la reforma de la fracción VII bis, así como la adición de la fracción al artículo 64 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

> *"Artículo 64. Las personas conductoras y operadoras de vehículo motorizado tendrán las siguientes obligaciones:*
>
> ***I.*** *Respetar los límites de velocidad establecidos por la autoridad competente;*
>
> ***II.*** *No conducir bajo los efectos del alcohol, sustancias psicotrópicas, estupefacientes, enervantes, incluyendo medicamentos y fármacos que alteren la capacidad para dicha acción;*
>
> ***III.*** *Utilizar el cinturón de seguridad y asegurar que los pasajeros lo porten;*
>
> ***IV.*** *No hacer uso de dispositivos electrónicos o de comunicación, salvo que se utilicen mediante tecnologías de manos libres o se encuentren instalados para su manejo sin obstaculizar o distraer la conducción y visibilidad;*
>
> ***V.*** *Transportar a las personas menores de doce años o con vulnerabilidades físicas en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o asiento especial que cumpla con las especificaciones o características establecidas por la norma oficial mexicana aplicable;*
>
> ***V bis.*** *En el caso de motocicletas, sólo podrán viajar las personas que puedan sostenerse por sí mismas y que no*

excedan la capacidad de tripulantes señaladas en la tarjeta de circulación.

Toda persona que viaje en motocicleta deberá hacer uso adecuado de un casco certificado, debidamente abrochado, colocado, y de su talla, que cumpla con las especificaciones o características contenidas en la NOM-206-SCFI/SSA2-2018 o la que la sustituya, u homologaciones internacionales y, portar en su indumentaria personal elementos reflectantes visibles;

V ter. *Las personas usuarias de motocicletas deberán abstenerse de modificar, sustituir o retirar el claxon, la bocina, escape o los silenciadores, cuando dicha modificación genere emisiones sonoras que excedan los límites máximos permisibles establecidos por la norma oficial mexicana o en las disposiciones ambientales y de tránsito que resulten aplicables.*

V quater. Los conductores de motocicletas menores de edad, sólo podrán conducir cuando cuenten con, el permiso correspondiente y se haya otorgado la fianza respectiva, independiente a la póliza del seguro del vehículo, la que también deberán portar;

VI. *Tratándose de vehículos de carga, hacer uso de la vía pública de las zonas urbanas en las vialidades y horarios señalados para tal efecto en los reglamentos respectivos;*

VII. *Respetar los derechos e integridad física de los peatones, escolares, personas con discapacidad o movilidad limitada y de los conductores de vehículos no motorizados de conformidad con la jerarquía de movilidad;*

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,* ***así como***

póliza de seguro del vehículo y en el caso de menores de edad, la fianza respectiva, conforme lo establezca el reglamento de esta ley*;*

VIII. *Toda motocicleta que transite en las vías públicas del Estado se deberá encontrar en condiciones de funcionamiento mecánicas y técnicas satisfactorias y estar equipada, al menos, con los dispositivos siguientes:*

a) *Un faro en la parte delantera con mecanismo de luz de baja y alta intensidad;*

b) *Dos espejos retrovisores laterales; y*

c) *Una luz indicadora de frenado color roja reflejante, luces direccionales e intermitentes en la parte trasera y delantera; y*

IX. *Las demás que le señalen la presente Ley y los reglamentos respectivos.*

La infracción a este artículo será sancionada de conformidad a la gravedad de cada caso, de acuerdo al presente ordenamiento y a las leyes que resulten aplicables."

Asimismo, se propone la adición de la fracción IV al artículo 104 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

"Artículo 104. *No se podrán otorgar licencias o permisos de conducir cuando:*

I. *El conductor se encuentre suspendido o privado de los derechos derivados de la licencia de conducir, o exista algún impedimento legal ordenado por la autoridad judicial;*

II. *El solicitante haya sido declarado con incapacidad física o mental que le impida contar con la habilidad necesaria para conducir;*

III. *El solicitante proporcione datos o documentación falsa, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que incurra; y*

IV. No se otorgue la fianza en los permisos para menores de edad.

Finalmente, se propone la adición de un tercer párrafo al artículo 105 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

"Artículo 105. *Los interesados en obtener algún tipo de licencia, deben cumplir con los requisitos que al respecto establezca el reglamento de la Ley.*

Las licencias de conducir, se otorgarán solo a personas mayores de edad, lo que se deberá acreditar en los términos que establezca el reglamento de esta Ley.

En el caso de menores de edad, sólo se otorgarán permisos para conducir vehículos regulados en la presente ley a personas que hayan cumplido los 16 años y que se otorgue carta responsiva por escrito firmada por cualquiera de sus padres, tutor, curador o responsable de su manutención, así como fianza conforme lo determine el reglamento de la presente ley, según el tipo de vehículo, para responder de daños y perjuicios a terceros, independiente del seguro del vehículo."

De ser aprobada, la presente iniciativa, tendrá los siguientes impactos, de conformidad con el artículo 176 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato:

I. **Impacto jurídico:** Que el la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios se cuenten con mecanismos administrativos de prevención de posibles daños materiales, lesiones o pérdida de vidas en siniestros de tránsito donde intervengan como causantes y responsables menores de edad, al conducir cualquier vehículo de motor de los regulados por esta ley, con especial referencia a autos y motocicletas; mecanismo se constituyen mediante la póliza del seguro de la unidad motriz, así como de una fianza que determine el reglamento por el monto que ahí se determine de acuerdo al tipo de vehículo a conducir con el permiso respectivo, el cual deberá ser avalado por escrito signado por padres, tutores, etc., o responsable del cuidado de los menores de edad que pretendan conducir.

Así como establecer que como edad mínima para conducir vehículos, como son autos o motos, mediante permiso, derivado de sus evolución de madures mental sea a partir de los 16 años, como mecanismo para prevenir que los terceros afectados, el estado o los municipios sean quienes deban absorber los gastos de daños materiales, médicos, de tratamiento, cirugías o gatos funerarios sean precisamente los responsables del menor de edad, que garanticen mediante la fianza el cubrir dichos gastos, cuando el menos es responsable del siniestro.

II. **Impacto socioeconómico:** Podría considerarse a cargo de los tutores, curadores o padres del menor autorizado a conducir; Para el estado y los Municipios no se aprecía;

III. **Impacto administrativo:** No se aprecia;

IV. **Impacto presupuestario:** No se aprecian costos ara el estado y los municipios;

V. Impacto ambiental: No se aprecia.

VI. Impacto de perspectiva de género: No se aprecia en el presente caso.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de este H. Congreso del Estado de Guanajuato el siguiente:

DECRETO.

PRIMERO. Se adiciona la fracción V quater, así como se reforma la fracción VII bis al artículo 64 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

"Artículo 64. Las personas conductoras y operadoras de vehículo motorizado tendrán las siguientes obligaciones:

I. *Respetar los límites de velocidad establecidos por la autoridad competente;*

II. *No conducir bajo los efectos del alcohol, sustancias psicotrópicas, estupefacientes, enervantes, incluyendo medicamentos y fármacos que alteren la capacidad para dicha acción;*

III. *Utilizar el cinturón de seguridad y asegurar que los pasajeros lo porten;*

IV. *No hacer uso de dispositivos electrónicos o de comunicación, salvo que se utilicen mediante tecnologías de manos libres o se encuentren instalados para su manejo sin obstaculizar o distraer la conducción y visibilidad;*

V. *Transportar a las personas menores de doce años o con vulnerabilidades físicas en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o asiento especial que cumpla con las especificaciones o características establecidas por la norma oficial mexicana aplicable;*

V bis. *En el caso de motocicletas, sólo podrán viajar las personas que puedan sostenerse por sí mismas y que no excedan la capacidad de tripulantes señaladas en la tarjeta de circulación.*

Toda persona que viaje en motocicleta deberá hacer uso adecuado de un casco certificado, debidamente abrochado, colocado, y de su talla, que cumpla con las especificaciones o características contenidas en la NOM-206-SCFI/SSA2-2018 o la que la sustituya, u homologaciones internacionales y, portar en su indumentaria personal elementos reflectantes visibles;

V ter. *Las personas usuarias de motocicletas deberán abstenerse de modificar, sustituir o retirar el claxon, la bocina, escape o los silenciadores, cuando dicha modificación genere emisiones sonoras que excedan los límites máximos permisibles establecidos por la norma oficial mexicana o en las disposiciones ambientales y de tránsito que resulten aplicables.*

V quater. Los conductores de motocicletas menores de edad, sólo podrán conducir cuando cuenten con, el permiso correspondiente y se haya otorgado la fianza respectiva, independiente a la póliza del seguro del vehículo, la que también deberán portar;

VI. *Tratándose de vehículos de carga, hacer uso de la vía pública de las zonas urbanas en las vialidades y horarios señalados para tal efecto en los reglamentos respectivos;*

VII. *Respetar los derechos e integridad física de los peatones, escolares, personas con discapacidad o movilidad limitada y de los conductores de vehículos no motorizados de conformidad con la jerarquía de movilidad;*

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,* ***así como póliza de seguro del vehículo y en el caso de menores de edad, la fianza respectiva, conforme lo establezca el reglamento de esta ley****;*

VIII. *Toda motocicleta que transite en las vías públicas del Estado se deberá encontrar en condiciones de funcionamiento mecánicas y técnicas satisfactorias y estar equipada, al menos, con los dispositivos siguientes:*

d) *Un faro en la parte delantera con mecanismo de luz de baja y alta intensidad;*

e) *Dos espejos retrovisores laterales; y*

f) *Una luz indicadora de frenado color roja reflejante, luces direccionales e intermitentes en la parte trasera y delantera; y*

IX. *Las demás que le señalen la presente Ley y los reglamentos respectivos.*

La infracción a este artículo será sancionada de conformidad a la gravedad de cada caso, de acuerdo al presente ordenamiento y a las leyes que resulten aplicables.”

SEGUNDO. Se adiciona la fracción IV al artículo 104 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

"Artículo 104. *No se podrán otorgar licencias o permisos de conducir cuando:*

I. *El conductor se encuentre suspendido o privado de los derechos derivados de la licencia de conducir, o exista algún impedimento legal ordenado por la autoridad judicial;*

II. *El solicitante haya sido declarado con incapacidad física o mental que le impida contar con la habilidad necesaria para conducir;*

III. *El solicitante proporcione datos o documentación falsa, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que incurra; y*

IV. ***No se otorgue la fianza en los permisos para menores de edad.***

TERCERO. Se adiciona un tercer párrafo al artículo 105 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

"Artículo 105. *Los interesados en obtener algún tipo de licencia, deben cumplir con los requisitos que al respecto establezca el reglamento de la Ley.*

Las licencias de conducir, se otorgarán solo a personas mayores de edad, lo que se deberá acreditar en los términos que establezca el reglamento de esta Ley.

En el caso de menores de edad, sólo se otorgarán permisos para conducir vehículos regulados en la presente ley a personas que hayan cumplido los 16 años y que se otorgue carta responsiva por escrito firmada por cualquiera de sus padres, tutor, curador o responsable de su manutención, así como fianza conforme lo determine el reglamento de la presente ley, según el tipo de vehículo, para responder de daños y perjuicios a terceros, independiente del seguro del vehículo."

TRANSITORIOS.

Artículo Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Guanajuato.

Artículo Segundo. La persona titular del Poder Ejecutivo deberá adecuar el Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, dentro de los 180 días naturales a la fecha de entrada en vigor de la presente reforma y adiciones.

Guanajuato, Gto., a 29 de septiembre de 2026.
Diputadas y Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

DIP. ROCÍO CERVANTES BARBA.

DIP. RUTH NOEMÍ TISCAREÑO AGOITIA.

DIP. ALEJANDRO ARIAS ÁVILA.

Información Notificación Electrónica

Folio:	59401
Asunto:	SE PRESENTA INICIATIVA GPPRI
Descripción:	SE PRESENTA INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE GUANAJUATO Y SUS MUNICIPIOS, A EFECTO DE GARANTIZAR QUE LOS MENORES DE EDAD A QUIENES SE LES OTORGUE PERMISO PARA CONDUCIR, AUTOS O MOTOCICLETAS, SEA A PARTIR DE LOS 16 AÑOS Y QUE SE APORTE UNA FIANZA ANTE LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA, INDEPENDIENTE A LA PÓLIZA DEL VEHÍCULO, PARA GARANTIZAR POSIBLES DAÑOS MATERIALES, LESIONES O INDEMNIZACIONES POR FALLECIMIENTOS DE TERCEROS O VÍCTIMAS, CUANDO SEAN LOS RESPONSABLES DE UN SINIESTRO EN MATERIA DE MOVILIDAD EN EL ESTADO
Destinatarios:	SECRETARIA GENERAL - Buzón Secretaría General, Congreso del Estado de Guanajuato UNIDAD DE CORRESPONDENCIA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE GUANAJUATO - Unidad de Correspondencia, Congreso del Estado de Guanajuato ALEJANDRO ARIAS AVILA - Diputado de la LXVI Legislatura, H Congreso del Estado de Guanajuato RUTH NOEMI TISCAREÑO AGOITIA - Diputada de la LXVI Legislatura, H Congreso del Estado de Guanajuato ROCIO CERVANTES BARBA - Diputada de la LXVI Legislatura, H. Congreso del Estado de Guanajuato
Archivo Firmado:	File_2894_20260929214323700_0.pdf
Autoridad Certificadora:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO

Evidencia Criptográfica

Hoja de Firmantes

FIRMA

Nombre Firmante:	ALEJANDRO ARIAS AVILA	**Validez:**	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.0b.57	**Revocación:**	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 04:17:20 a. m. - 29/09/2026 10:17:20 p. m.	**Estatus:**	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	49-33-7f-07-55-eb-ee-4b-31-bc-4f-b5-d2-81-54-20-c1-03-ef-fa-ea-20-af-7f-96-54-94-5f-9d-cf-79-bc-f6-9f-ba-b1-93-62-ec-75-d2-86-17-fc-7c-81-f6-ca-09-31-43-00-8f-10-e9-7b-fa-8f-5c-cb-30-15-5a-93-16-68-6c-3c-4a-31-1e-69-89-15-e3-f9-7a-ec-96-a8-34-16-d7-59-84-db-f5-1a-04-05-17-4f-8a-55-b6-57-7b-5b-d7-92-98-a2-18-19-41-10-bc-25-49-c5-bb-a2-04-65-73-06-ba-34-e0-c0-db-4a-d5-17-a6-1c-18-42-ef-4e-1e-6f-d2-f7-79-e7-f2-99-51-f8-87-2c-77-41-3a-1f-4e-6a-d3-21-55-f5-1e-7d-ea-3d-c7-55-85-1b-48-c4-5d-0c-c8-49-f8-b3-1d-67-69-10-a3-61-ad-48-ff-a0-ec-42-32-10-ad-7b-73-14-19-8b-24-9f-13-0b-e7-ee-2f-af-da-e7-ea-af-cc-c8-e1-65-d4-0e-6f-83-36-a8-cc-de-e5-c3-c5-bc-84-8d-00-fb-80-51-57-0a-d5-3c-14-56-3e-80-6e-b0-70-5f-49-e6-c9-46-c7-13-ce-e0-81-52-26-56-1b-5c-bf-3f-9a-a9-3d-1b-2b-b3		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 04:18:03 a. m. - 29/09/2026 10:18:03 p. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 04:18:03 a. m. - 29/09/2026 10:18:03 p. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia
Identificador de Respuesta TSP:	639263170838582890
Datos Estampillados:	0niSlQ9zDEvLVqyGaGz3N3VYDAI=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	490586220
Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 04:18:04 a. m. - 29/09/2026 10:18:04 p. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	ANDREA DEL CARMEN AGUILAR VAZQUEZ	**Validez:**	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.32.00.00.00.00.17	**Revocación:**	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 02:09:52 p. m. - 30/09/2026 08:09:52 a. m.	**Estatus:**	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	e5-9d-88-93-97-21-05-6c-98-05-b1-6d-b5-3f-81-47-72-48-aa-2e-0e-11-8d-fe-b2-c8-5e-01-72-29-d2-24-f6-ec-cf-13-fc-06-e5-a1-66-5b-c5-7e-a1-9f-57-e1-f4-b2-b5-05-ae-5f-9c-1e-95-44-41-d0-c5-e2-9c-0a-c8-95-35-52-fc-51-67-a3-b2-a1-99-84-da-49-72-f7-70-84-d7-85-f1-02-e5-7c-6a-78-73-8a-10-22-15-2f-61-71-af-e8-88-30-d6-af-4c-73-93-01-06-00-40-19-38-72-5b-f2-0c-44-a0-b6-a4-af-4d-54-ed-e8-be-8c-8e-c1-73-6b-34-dd-0f-fe-76-60-a1-ec-ee-ea-91-5e-7c-a4-78-7b-a9-9b-20-63-56-f2-b7-d7-04-a7-42-10-33-cb-01-7d-31-be-b3-fc-08-07-1c-19-77-c4-63-a9-40-3e-d0-36-04-2a-78-e8-a6-28-92-cc-97-5d-3b-00-69-1b-91-13-31-bf-58-92-f0-00-28-85-a7-76-a2-e9-12-b5-6a-05-0c-d0-ef-cf-6e-2d-0b-e1-7b-0d-72-32-4c-dc-9b-68-33-10-0c-87-49-95-6f-b4-dc-cc-dd-e7-2b-43-2f-cb-26-d8-fc-ff-f2-36-fe-b5-2c-d3-86-f0		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 02:10:36 p. m. - 30/09/2026 08:10:36 a. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO V2
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.32.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 02:10:36 p. m. - 30/09/2026 08:10:36 a. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia
Identificador de Respuesta TSP:	639263526367683774
Datos Estampillados:	I1C1oTCK390cQvfxPfaUcDdsSdQ=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	490599536
Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 02:10:37 p. m. - 30/09/2026 08:10:37 a. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	ROCÍO CERVANTES BARBA	**Validez:**	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.32.00.00.00.00.c7	**Revocación:**	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 03:45:10 a. m. - 29/09/2026 09:45:10 p. m.	**Estatus:**	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	10-cd-3d-e0-37-b2-ad-84-c0-b2-1e-47-d5-32-f7-4e-84-a2-2f-19-e4-cf-1d-8b-00-40-b3-fc-81-79-92-7e-a2-0a-e4-29-a8-c8-70-40-b8-a5-a3-5e-0d-82-f5-7e-e1-ad-5e-dd-38-30-d1-7a-36-1a-8d-04-72-6e-4f-53-38-85-a5-03-c8-f5-29-f1-2a-e0-a0-d5-aa-1a-f0-b5-49-4f-05-34-61-d9-fc-0e-8e-74-59-de-e2-f3-a8-93-48-ff-80-83-c1-89-d2-b7-45-3a-d5-19-01-b7-92-7a-98-09-ef-1e-3d-49-7f-6c-80-8a-86-f2-3b-54-df-6f-ce-c5-fe-ce-22-09-18-c0-aa-03-d4-7b-45-72-8c-bb-95-69-e6-ae-26-7a-a8-39-32-13-65-3a-7a-e0-0a-ae-59-22-d9-7e-a4-92-d5-34-fd-90-5d-fe-4e-e0-d0-e4-bd-1e-eb-b1-1e-86-45-af-9c-37-a2-28-5a-7d-6b-a8-14-83-6d-7f-f2-1e-ca-52-a2-21-b0-59-93-4b-3a-7d-c7-ef-21-f8-af-9c-81-d4-97-2e-64-75-1c-aa-71-fc-ec-55-32-b4-7a-53-60-4c-ae-51-28-86-1d-6e-87-96-6c-38-8e-aa-33-27-f7-de-01-25-7a-c2-a5-99-2d-99		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 03:45:53 a. m. - 29/09/2026 09:45:53 p. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO V2
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.32.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 03:45:53 a. m. - 29/09/2026 09:45:53 p. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia
Identificador de Respuesta TSP:	639263151537352849
Datos Estampillados:	5MJ1HUCY4wc18UVRtZSJdrijZvI=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	490584796
Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 03:45:54 a. m. - 29/09/2026 09:45:54 p. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	RUTH NOEMI TISCAREÑO AGOITIA	**Validez:**	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.00.0b.58	**Revocación:**	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 03:46:48 a. m. - 29/09/2026 09:46:48 p. m.	**Estatus:**	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	7c-ac-5b-9d-91-7b-5e-76-d7-d4-3b-94-31-ad-2e-b6-72-ce-15-f3-13-e7-6c-bc-cf-01-df-8d-9d-08-7e-ec-d1-2d-4d-e0-1f-e7-88-6a-e2-3b-ea-38-f6-7e-d5-3a-d7-23-38-65-6e-02-f4-29-c0-4f-b4-c2-66-49-03-b5-9e-1a-ee-23-3c-3d-6f-44-51-c2-92-11-24-59-bf-59-9f-cb-f3-52-ef-51-59-75-70-4a-dc-92-54-c5-22-13-fc-2a-52-7a-a6-43-98-8b-46-45-27-82-c9-20-68-fd-c7-dc-79-55-db-9d-64-9c-46-b8-2c-b2-fc-60-e3-3e-cf-c7-05-c4-74-d8-5f-07-bd-5a-e3-fe-82-f6-ef-7f-04-a4-2a-b0-22-7e-d3-fd-5c-32-f2-86-98-06-a6-5e-97-eb-78-1a-f1-86-4a-4b-c1-0a-08-a2-58-a7-f6-2d-46-1d-3b-b4-ff-73-4a-f0-d5-63-c1-66-ae-5d-00-80-8f-e5-8a-dd-68-f8-09-61-f0-9a-2f-99-03-55-2f-80-25-06-57-72-d5-c1-ce-45-96-d9-b3-c9-32-00-4e-eb-33-76-04-bf-03-82-7f-31-9a-1a-cd-f3-04-68-6e-c2-15-55-e5-3c-cb-3d-f2-a0-5d-7b-48-49-06-db-0b-db		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 03:47:32 a. m. - 29/09/2026 09:47:32 p. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 03:47:32 a. m. - 29/09/2026 09:47:32 p. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia
Identificador de Respuesta TSP:	639263152525968245
Datos Estampillados:	pZpmi5pfyyQ5Z/q2O6CqeVAf84s=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	490584987
Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 03:47:33 a. m. - 29/09/2026 09:47:33 p. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c