

**DIPUTADA MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
P R E S E N T E.**

La que suscribe, **DIPUTADA FRIDA JIMENA GUILLEN ORTIZ**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la Segunda Legislatura del Honorable Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 apartado A fracciones I y II de Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D inciso a), c) y 30 numeral 1 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracciones II y 13 LXIV de la Ley Orgánica de la Ciudad de México; y 5 fracción I, 82, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a su consideración la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO AL ARTÍCULO 66 Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 70 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MEXICO A EFECTO DE AMPLIAR EL PERIODO DE VIGENCIA DE LA LICENCIA PARA CONDUCIR VEHÍCULOS PARTICULARES Y ESTABLECER UNA NUEVA MODALIDAD DE LICENCIA QUE SE ADECUE AL CONTEXTO ECONÓMICO Y SOCIAL QUE VIVEN LOS JÓVENES**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El trámite para la emisión de la licencia de conducir se ha ido complicando con el paso de los años, convirtiéndose en un obstáculo más con el que tienen que lidiar todas las personas mayores de 18 años. Sin embargo, es claro que las condiciones sociales, económicas y políticas que imperan en nuestro país no son iguales para todos; las personas que integran el grupo etario entre los 18 y 29 años se ven en un claro escenario de desventaja ante una excesiva carga de obligaciones fiscales y administrativas por parte del Estado, así como pocas herramientas y oportunidades que éste mismo les ofrece para enfrentarlas, lo cual dificulta su desarrollo y, en ciertos casos, lo trunca para siempre.

A fin de entender la evolución que ha sufrido el trámite para la expedición de las licencias de conducir en la Ciudad de México, es importante señalar los siguientes antecedentes:

1. El Reglamento de Tránsito publicado el 30 de noviembre de 1999 establecía que las licencias de conducir tipo A tenían vigencia de 1 a 5 años y eran válidas para conducir autos clasificados como de transporte particular, siendo requisito para su

expedición, aprobar el examen y declarar bajo protesta de decir verdad encontrarse apto para la conducción;¹

2. El Reglamento de Tránsito publicado el 30 de diciembre de 2003 determinó que la licencia tipo A para la conducción de vehículos particulares sería permanente, siendo requisito acreditar una evaluación médica integral, el curso de capacitación, así como la evaluación de conocimientos y desempeño establecido por la Secretaría.²
3. El 20 de junio de 2007 con la entrada en vigor del Reglamento de Tránsito Metropolitano del Distrito Federal se eliminó la licencia permanente. Estableciendo en el Reglamento para el Control Vehicular y de Licencias y Permisos para Conducir la licencia tipo A con vigencia de tres años, cuyo documento podía ser solicitado y emitido sin la necesidad de acreditar la capacidad para conducir y/o contar con el conocimiento teórico- práctico necesario.³
4. Fue hasta el 11 de diciembre de 2020, a través de diversas reformas al Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, que se estableció nuevamente como requisito para la solicitud y renovación de licencia tipo A la acreditación de las evaluaciones teóricas y prácticas que para tal efecto determinará la Secretaría de Movilidad.⁴

En ese orden de ideas, y para mala suerte de los más jóvenes, a partir de 2007 en la Ciudad de México se dejó de expedir la licencia de conducir permanente, dejando a aquellas generaciones nacidas después de 1989 sin posibilidad de acceder a este documento.⁵ Al

¹ Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México, Reglamento de Tránsito publicado el 30 de noviembre de 1999, Gaceta Oficial de la Ciudad de México, consultado el 25 de agosto de 2023 en; https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/noviembre_30_152.pdf

² Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México, Reglamento de Tránsito publicado el 30 de diciembre de 2003, Gaceta Oficial de la Ciudad de México, consultado el 25 de agosto de 2023 en; https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/diciembre03_30_102_ter_I.pdf

³ Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México, Reglamento para el Control Vehicular y de Licencias y Permisos para Conducir publicado 20 de junio de 2007, Gaceta Oficial de la Ciudad de México, consultado el 25 de agosto de 2023 en; https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/junio07_20_108.pdf

⁴ Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México, Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal publicado 11 de diciembre de 2020, Gaceta Oficial de la Ciudad de México, consultado el 25 de agosto de 2023 en; https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/1ca21f6d15c1f9a3bab7f2d89757e9f0.pdf

⁵ López, J. C. O., López, J. C. O., & López, J. C. O. (2023b, febrero 8). Licencia permanente de conducir en Ciudad de México: costo de reposición y cómo realizar el trámite. El País México. <https://elpais.com/mexico/2023->

respecto, es importante señalar que las licencias permanentes implementadas en 2003 tuvieron como resultado un incremento en la aceptación de los ciudadanos respecto de las políticas públicas en materia de movilidad.

Prueba de ello, es que, durante el primer año, según datos de la Dirección General de Regulación al Transporte fueron tramitadas 1,157,204 licencias permanentes, lo cual representó un ingreso de 445,491,200 pesos y un incremento del 50% respecto al año anterior. Dicha situación se mantuvo constante durante los tres años posteriores, mientras que, en 2007, a la postre de su eliminación y la entrada en vigor de las licencias tipo A con vigencia de 3 años, se dio un decremento en la expedición de este documento de hasta un 75%, no así en el número de carros que circulaban en la ciudad.⁶

Las cifras señaladas reflejan un clara resistencia por parte de la población ante el cambio de sentido en la política de movilidad que asumió el Gobierno del Distrito Federal, quienes en respuesta, dejaron de tramitar su licencia, pues dichas acciones fueron percibidas netamente como una medida recaudatoria innecesaria, que no mostraba ningún otro propósito ni beneficio más que el de seguir incrementando las arcas públicas en perjuicio del bolsillo de los habitantes de la capital; así como el retroceso en un derecho adquirido.

Contrario a eso, el gobierno de la Ciudad de México fundamentó su decisión en el hecho de que la gran mayoría de las personas que contaban con licencia permanente la obtuvieron sin haber conducido jamás un automóvil ya que no tuvieron que acreditar ante las autoridades su capacidad física para conducir, mucho menos tuvieron que comprobar tener conocimiento sobre el reglamento de vialidad; hecho que es incierto en atención a que no existen datos oficiales que sustentante eso, además de que, como se ha visto, tanto en el Reglamento de Tránsito de 1999 y 2003 se preveían como requisito para la emisión de la licencia exámenes médicos, de conocimiento y desempeño.

De forma paralela, un detonante para determinar que la licencia tendría que ser temporal fue el escándalo publicado por el diario Reforma, quien hizo el trámite a nombre de una persona invidente sin mayor dificultad. Eso obligó a la autoridad a implementar una mayor supervisión del trámite a fin de mejorar, por un lado, el control y actualización de datos de los ciudadanos con licencia dentro del Distrito Federal y, por otro, la implementación de

02-08/licencia-permanente-de-conducir-en-ciudad-de-mexico-costo-de-reposicion-y-como-realizar-el-tramite.html

⁶ Cfr. Puntos de acuerdo presentados por los Diputados Eleazar Rubio Aldarán y Felipe Félix de la Cruz Ménez. <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/72b5e42f386b881ef70b3d1ae96e17c90a26e3b8.pdf> y <http://aldf.gob.mx/archivo-e92ebac56da7511597942b402779fc.pdf>

exámenes periódicos de aptitud que no se hicieron realidad hasta trece años después, lo cual, a decir de organizaciones civiles, incrementó el número de accidente viales.⁷

Si bien, sujetar la licencia de conducir a una temporalidad determina se estima una política acertada a fin de evaluar de forma constante el desempeño, conocimiento y aptitudes que tiene una persona a efecto de tener conductores capacitados que ayuden a reducir el número de accidentes viales y promover una cultura de movilidad adecuada, dicha medida ha sido poco eficiente y se ha visto como una política recaudatoria ante el corto periodo de vigencia que posee, incluso dicha temporalidad ha ocasionado que muchos conductores opten por no tramitarla, provocando un resultado totalmente opuestos al perseguido.

Ahora bien, si para una persona adulta el estar pagando y tramitando la licencia de conducir cada tres años se hace complejo por cuestiones económicas o de tiempo, el reto se duplica para las personas jóvenes que en muchos caso no tienen los recursos económicos necesarios, pues no disponen de un empleo o ingresos suficientes para hacer frente a esta y otras obligaciones que actualmente el sistema administrativo y tributario les imponen.

Es por lo anterior que los jóvenes no solamente carecen de oportunidades en el actual paradigma social, a su vez son uno de los grupos etarios vulnerables según la Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 11 fracción E, que exigen políticas públicas adoc a fin de enfrentar las desigualdades estructurales que padecen, a saber: discriminación, exclusión, maltrato, abuso, violencia y mayores obstáculos para el pleno ejercicio de sus derechos y libertades fundamentales, no obstante, son a quienes más se les exige que contribuyan con su carga fiscal obviando que hay otros sectores de la población que no contribuyen con sus respectivos impuestos.

PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.

En la presente iniciativa, no se configura formalmente una problemática desde la perspectiva de género, de conformidad con la metodología que establece la unidad III incisos A), B), C) y D) de la Guía para la incorporación de perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México y el Protocolo para Juzgar con Perspectiva de Género emitido por la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN.

⁷ Alberto Nájjar, La increíble historia del carnet permanente de conducir en México, BBC Mundo, Ciudad de México, 25 junio 2014, consultado el 25 de agosto de 2023 en: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/06/140624_mexico_carnet_licencia_permanente_conducir_an

De acuerdo con estadísticas del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en el año 2020 había en el país 37.8 millones de personas de 12 a 29 años, lo que representa 30% del total de la población⁸, mientras que, en la Ciudad de México, la población que se encuentra en este rango de edad representa el 26.9% del total de población presente en la entidad. Empero, según datos del Instituto Mexicano para la Competitividad, seis de cada 10 jóvenes no participan en el mercado laboral, en tanto, el 48.8% de los que si laboran trabajan entre 35 y 48 horas a la semana y 44.9% tiene una remuneración máxima de 5 mil 186 pesos mensuales.

Bajo ese contexto, tal como lo refieren en la Revista de Estudios de la Juventud: *“La nueva dinámica de la juventud en la modernidad tardía, con sus procesos transitorios y el incremento de la incertidumbre y los riesgos, exige reducir la centralidad de la emancipación, entendida como liberación de exigencias y obligaciones externas, sino queremos, como advierte López Blasco (2005), correr el peligro de que muchos jóvenes, sobre todo los que están en situación más desventajosa, queden descolgados de las instituciones sociales que, de esta manera, tienden a liberarse de ellos”*.

Dicho en otras palabras, lejos de asfixiarlos con procesos administrativos, trámites complicados y gastos injustificables, el Estado necesita impulsarlos y brindarles las herramientas para que el periodo de transición, entre la juventud y el estado adulto, en el que tiene lugar un complejo proceso de cambios, se facilite y, en consecuencia, se incremente el porcentaje de éxito que las y los jóvenes tienen para convertirse en una persona productiva para sí y el resto de la sociedad.

Es así que, entendiendo los retos y la difícil situación que atraviesan los jóvenes hoy en día, donde les es sumamente complicado conseguir un empleo; no cuentan con salarios que les permitan sortear los gastos básicos, seguridad social o una pensión que les sirva de garantía para su manutención, se hace necesario ampliar el periodo de vigencia que tiene la licencia tipo A para la conducción de vehículos particulares, así como flexibilizar dicho trámite para que las personas jóvenes que por primera vez soliciten la expedición de la licencia tipo A y lo hagan dentro del primer año que adquieren dicha obligación, tengan un periodo de vigencia mayor al resto a efecto de brindar un tiempo de gracia suficiente que les permita encontrar la estabilidad económica para responder a esta y otras obligaciones futuras.

Cabe mencionar que la propuesta señalada es viable si se considera que en México todavía existen entidades federativas que aún cuentan con una licencia permanente, como son los Estados de Oaxaca y Tamaulipas, donde por este trámite se paga entre 1,154 y 2,365 pesos.

⁸ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2022, 10 agosto). ESTADÍSTICAS A PROPÓSITO DEL DÍA INTERNACIONAL DE LA JUVENTUD. INEGI. Recuperado 1 de agosto de 2023, de https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2022/EAP_Juventud22.pdf

Aunado a esto, en países como Emiratos Árabes podemos observar que la renovación de la licencia de conducir se realiza cada 10 años⁹, mientras que en otras naciones como en Colombia se cuenta con esquemas que consideran el grupo etario de la población y su respectivo nivel de aptitudes para conducir, esto es, de acuerdo con el decreto 019 de enero de 2012, la renovación de pase de conducir será cada 10 años para las personas que tengan entre 18 y 59 años; cada cinco para las personas de 60 años de edad, y cada año para los conductores de más de 80 años.

FUNDAMENTO LEGAL, CONSTITUCIONAL Y CONVENCIONAL

PRIMERO. De conformidad los artículos 7 fracción XV, 337 y 340 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de las y los Diputados representar los intereses legítimos de los ciudadanos, así como promover y gestionar la solución de los problemas y necesidades colectivas ante las autoridades competentes.

SEGUNDO. Que el artículo 31 fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que son obligaciones de los mexicanos Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como de los Estados, de la Ciudad de México y del Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.

TERCERO. Que el artículo 9 apartado A y E de la Constitución local obliga a las autoridades a adoptar las medidas necesarias para que progresivamente, se erradiquen las desigualdades estructurales y la pobreza, y se promueva el desarrollo sustentable, que permita alcanzar una justa distribución de la riqueza y del ingreso entre personas, familias, grupos sociales y ámbitos territoriales.

CUARTO. Que el mismo ordenamiento pero en su artículo 11 apartado E se establece que en la Ciudad de México se garantizará la atención prioritaria para el pleno ejercicio de los derechos de las personas que debido a la desigualdad estructural enfrentan discriminación, exclusión, maltrato, abuso, violencia y mayores obstáculos para el pleno ejercicio de sus derechos y libertades fundamentales, siendo uno de ellos el de las personas jóvenes.

QUINTO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México señala en su artículo 5 que la movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. Por tanto, los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un

⁹ López, J. C. O., López, J. C. O., & López, J. C. O. (2023c, mayo 2). El PASE en Colombia: fecha límite para renovarlo, quiénes deberán hacerlo y costos actualizados. El País América Colombia. <https://elpais.com/america-colombia/2023-05-02/el-pase-en-colombia-costos-actualizados-requisitos-y-como-tramitarlo.html>

transporte de calidad, seguro y eficiente; privilegiando su situación de vulnerabilidad, así como la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.

SEXTO. Que el citado ordenamiento determina en su artículo 7 fracción IV que la Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán el principio de igualdad, de acuerdo con el cual se hace necesario equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión.

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO AL ARTÍCULO 66 Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 70 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MEXICO A EFECTO DE AMPLIAR EL PERIODO DE VIGENCIA DE LA LICENCIA PARA CONDUCIR VEHÍCULOS PARTICULARES Y ESTABLECER UNA NUEVA MODALIDAD DE LICENCIA QUE SE ADECUA AL CONTEXTO ECONÓMICO Y SOCIAL QUE VIVEN LOS JÓVENES.

ORDENAMIENTO A MODIFICAR.

- LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

A efecto de dar claridad a las adiciones propuestas, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 66.- Las licencias o permisos para conducir se extinguen por las siguientes causas:</p> <p>I. Suspensión o cancelación;</p> <p>II. Expiración del plazo por el que fue otorgada; y</p> <p>III. Las previstas en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p>	<p>Artículo 66.- Las licencias o permisos para conducir se extinguen por las siguientes causas:</p> <p>I. Suspensión o cancelación;</p> <p>II. Expiración del plazo por el que fue otorgada; y</p> <p>III. Las previstas en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p>

	<p>El plazo referido en la fracción II del presente artículo no podrá ser menor a 5 años cuando se trate de licencias para la conducción de automóviles particulares.</p>
<p>SIN CORRELATIVO.</p>	<p>Artículo 70 BIS. Para la conducción de automóviles particulares, la Secretaría deberá impulsar una modalidad de licencia única y exclusivamente para las personas que tengan 18 años en atención a sus condiciones particulares de vulnerabilidad, cuya vigencia en ningún caso podrá ser menor de 8 años.</p>

TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

ÚNICO.- Se reforma el artículo 66 y se adiciona el artículo 70 BIS a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para quedar de la siguiente forma:

(...)

Artículo 66.- Las licencias o permisos para conducir se extinguen por las siguientes causas:

- I. Suspensión o cancelación;
- II. Expiración del plazo por el que fue otorgada; y
- III. Las previstas en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

El plazo referido en la fracción II del presente artículo no podrá ser menor a 5 años cuando se trate de licencias para la conducción de automóviles particulares.

(...)

Artículo 70 BIS. Para la conducción de automóviles particulares, la Secretaría deberá impulsar una modalidad de licencia única y exclusivamente para las personas que tengan 18 años en atención a sus condiciones particulares de vulnerabilidad, cuya vigencia en ningún caso podrá ser menor de 8 años.

TRANSITORIOS

PRIMERO. - Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México

TERCERO. - La Secretaría dispondrá de 120 días naturales para llevar a cabo las adecuaciones correspondientes al Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, así como para la implementación de la licencia a que se refiere el artículo 70 BIS.

CUARTO. - Se derogan todas aquellas disposiciones que contravengan el contenido del presente Decreto.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, a la fecha de su presentación, firmando la suscrita Diputada Frida Jimena Guillen Ortiz, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

ATENTAMENTE



DIPUTADA FRIDA JIMENA GUILLÉN ORTIZ