



**GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL
ESTADO DE PUEBLA**



PERIÓDICO OFICIAL

LAS LEYES, DECRETOS Y DEMÁS DISPOSICIONES DE CARÁCTER OFICIAL SON OBLIGATORIAS POR EL SOLO HECHO DE SER PUBLICADAS EN ESTE PERIÓDICO

Autorizado como correspondencia de segunda clase por la Dirección de Correos con fecha 22 de noviembre de 1930

TOMO DCII	"CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA" MIÉRCOLES 18 DE JUNIO DE 2025	NÚMERO 13 EDICIÓN VESPERTINA
-----------	--	------------------------------------

Sumario

**GOBIERNO DEL ESTADO
PODER LEGISLATIVO**

DECRETO del Honorable Congreso del Estado, por el que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla.

GOBIERNO DEL ESTADO PODER LEGISLATIVO

DECRETO del Honorable Congreso del Estado, por el que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla.

Al margen el logotipo oficial del Congreso, con una leyedán que dice. Honorable Congreso del Estado de Puebla. LXII Legislatura. Inclusión. Diálogo y Consenso.

ALEJANDRO ARMENTA MIER, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla, a sus habitantes hace saber:

Que por la Secretaría del H. Congreso, se me ha remitido el siguiente:

EL HONORABLE CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA

CONSIDERANDO

En Sesión Pública Ordinaria celebrada con esta fecha, el Honorable Congreso del Estado tuvo a bien aprobar el Dictamen con Minuta de Decreto emitido por la Comisión de Transportes y Movilidad de la Sexagésima Segunda Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla, por virtud del cual se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla.

De conformidad con el artículo 3 de la Declaración de los Derechos Humanos, todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona. De igual forma, el artículo 1 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos prevé que los Estados Parte se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en ella y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.

Asimismo, el artículo 2 de la citada Convención Americana establece que, si el ejercicio de los derechos y libertades mencionados en el artículo 1 no estuviere ya garantizado por disposiciones legislativas o de otro carácter, los Estados Parte se comprometen a adoptar, con arreglo a sus procedimientos constitucionales y a las disposiciones de esta Convención, las medidas legislativas o de otro carácter que fueren necesarias para hacer efectivos tales derechos y libertades.

En concordancia con lo anterior, el artículo 22 prevé toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales. El ejercicio de los derechos anteriores no puede ser restringido sino en virtud de una ley, en la medida indispensable en una sociedad democrática, para prevenir infracciones penales o para proteger la seguridad nacional, la seguridad o el orden públicos, la moral o la salud públicas o los derechos y libertades de los demás.

En ese contexto, el artículo 9 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que la movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

Además, el artículo 4 de la citada Ley General prevé que la Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán como principio, entre otros, la seguridad, el cual establece que

se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

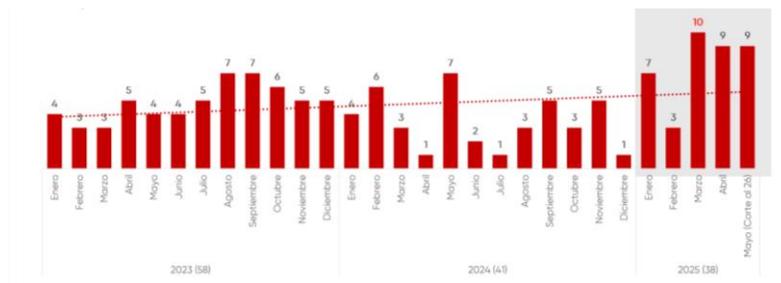
Ahora bien, en los últimos años, el uso de motocicletas en el Estado de Puebla ha experimentado un crecimiento sin precedentes. De acuerdo con datos del INEGI, el parque vehicular en el Estado ha alcanzado 1 millón 269 mil 822 unidades, de las cuales 181 mil 115 corresponden a motocicletas, representando un 14.2% del total. Este aumento, que equivale a un crecimiento del 311% en la última década, responde principalmente a factores como el bajo costo de adquisición, el autoempleo y la necesidad de movilidad en zonas de difícil acceso. No obstante, este fenómeno plantea una serie de retos urgentes que deben abordarse de manera integral para garantizar la seguridad pública y la seguridad vial de las personas.

En el caso de la seguridad pública, el incremento de delitos cometidos en motocicletas en México no es un fenómeno aislado ni reciente. En el caso de Puebla, de acuerdo con datos de la Secretaría de Seguridad Pública del Estado, durante el año 2023 se registraron 959 eventos en los que se identificó que los activos del delito se desplazaban en motocicleta; aumentando a 1,295 eventos en 2024, lo que representa un incremento de 35% anual. En lo que va de 2025 (corte al 26 de mayo), se acumularon 531 eventos, lo que sugiere que, de mantenerse el ritmo, el año podría cerrar con una cifra ligeramente superior a la del año anterior.

Es importante mencionar que los primeros meses del año 2025 muestran cifras superiores a los 100 eventos mensuales, consolidando un patrón de alta incidencia.



El uso de motocicletas no solo se ha intensificado en robos, sino también en delitos de alto impacto como los homicidios. La tendencia reciente revela un cambio preocupante en su empleo durante hechos violentos. Aunque en 2024 se registró una disminución en los homicidios con uso de motocicleta (41 eventos), en 2025 se observa un repunte sostenido con 38 casos tan solo en los primeros cinco meses. Marzo fue el mes más crítico, con 10 homicidios cometidos empleando este medio de fuga, el pico más alto en el periodo 2023-2025. La frecuencia mensual de 2025 ya supera la media histórica, lo que evidencia un patrón alarmante de violencia vinculada al uso de motocicletas. Por lo que este comportamiento refuerza la urgencia de contar con herramientas normativas que permitan su trazabilidad y control en tiempo real.



De lo anterior, se puede advertir que se trata de una tendencia creciente documentada por la autoridad estatal y que revela cómo el uso de motocicletas en la comisión de delitos responde a un entorno favorable que promueve la impunidad, derivado principalmente de la ausencia de una regulación efectiva.

Las motocicletas se han convertido en un medio particularmente eficiente para delinquir, ya que permiten desplazamientos rápidos por zonas congestionadas o calles de difícil acceso para vehículos. Además, la falta de placas visibles, el uso de cascos que ocultan la identidad y la velocidad de fuga, son elementos que en conjunto dificultan la detección e identificación por parte de las autoridades.

Ahora bien, de conformidad con la fracción I del artículo 12 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, las Leyes se ocuparán, entre otras, de la organización, protección, seguridad, paz, estabilidad, bienestar y desarrollo de la familia en sus diversas manifestaciones, por lo que ante esta problemática, resulta indispensable adoptar un enfoque integral que contemple medidas y estrategias de prevención, con el fin de revertir esta tendencia delictiva y garantizar la seguridad en los espacios donde este medio de transporte tiene un impacto relevante.

En esa tesitura, el presente Decreto tiene como objetivo fortalecer la seguridad pública mediante la prevención e identificación oportuna de las personas que cometen delitos abordo de motocicletas, para lo anterior, se propone fortalecer las estrategias de movilidad y seguridad vial e incorporar una visión de seguridad pública para la coadyuvancia en el rubro, así como prohibir la circulación con placas alteradas u ocultas total o parcialmente, especificar en la tarjeta de circulación la capacidad de vehículos, atendiendo el diseño de fábrica y lo establecido en la normatividad aplicable, establecer que para el uso del casco se tome en cuenta la talla de la persona portadora, así como que en el casco se adhiera distintivo con código o serie alfanumérica que identifique a la persona.

El citado código deberá dirigir al sistema que para el efecto integre la Secretaría de Movilidad y Transporte con base en los datos de las licencias de manejo de motociclistas, especificando que el distintivo deberá elaborarse con materiales que no dañen la calidad del casco, incorporando obligaciones y criterios para las motos y las personas motociclistas.

Es importante mencionar que se establece la obligación de reportar de manera inmediata el extravío o robo del distintivo del casco otorgado por la autoridad, a través de los mecanismos o sistemas que para el efecto se pongan a disposición y se especifica que los distintivos de los cascos son intransferibles.

Ahora bien, toda vez que se ha documentado casos donde personas que cometen delitos utilizan cascos de motocicletas para ocultar su identidad, lo que dificulta su reconocimiento por parte de testigos, cámaras de seguridad o personal de seguridad pública, se establece que no podrán portar casco protector las personas cuando hayan descendido de la motocicleta, con el objeto de prevenir y disuadir la comisión de delitos.

Por último, se cancela el permiso provisional y se exceptúa la circulación sin placa de moto, únicamente para el traslado del punto de venta al domicilio, para lo cual el punto de venta expedirá constancia.

En ese contexto, el presente Decreto persigue una finalidad constitucionalmente legítima, al orientarse a la protección de derechos humanos fundamentales, como lo son el derecho a la vida, la integridad física y patrimonial, así como el orden y la paz social, derechos ampliamente reconocidos y consagrados en los artículos 1, 14, 16 y 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Bajo esa tesitura, las medidas que se incorporan resultan adecuadas para alcanzar el objetivo señalado, debido a que contribuyen a proteger a la sociedad frente a hechos delictivos graves y a reducir los márgenes de impunidad, respetando en todo momento el equilibrio entre el interés colectivo en materia de seguridad pública y la afectación individual, además de garantizar en todo momento la protección de datos personales conforme al marco constitucional y legal aplicable.

Ahora bien, de acuerdo con el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023 de la Organización Mundial de la Salud, (OMS), muestra que el número de muertes anuales por accidentes de tráfico ha disminuido ligeramente, hasta los 1,190 millones. El informe muestra que los esfuerzos para mejorar la seguridad vial están

teniendo un impacto, y que se pueden lograr reducciones significativas en las muertes por accidentes de tránsito si se aplican medidas probadas. A pesar de ello, el precio que se paga por la movilidad sigue siendo demasiado alto. Los traumatismos causados por el tránsito siguen siendo la principal causa de muerte entre los niños y jóvenes de 5 a 29 años. Más de la mitad de las muertes ocurren entre peatones, ciclistas y motociclistas, en particular aquellos que viven en países de ingresos bajos y medianos. Por lo que es necesario tomar medidas urgentes para alcanzar el objetivo mundial de reducir al menos a la mitad las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito para el año 2030.

Con relación a nuestro país en 2022 se registraron 27,779 egresos hospitalarios por siniestros viales lo que representa un incremento del 1.3% en comparación con 2016 y del 29.7% con 2020; la mayoría de ellos correspondieron a motociclistas con 57.7 % (16,015) y a ocupantes de vehículos con 24.5 % (6,796).

La cifra anterior nos abre una perspectiva muy delicada: El uso de la motocicleta con pasajeros, es, lógicamente, doblemente peligroso, pero el uso de la motocicleta con niños o niñas, es incalculablemente peligroso. En este sentido, los egresos hospitalarios por grupo etario y tipo de persona usuaria, de acuerdo al “Informe sobre la situación de la seguridad vial en México 2022” emitido por el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes de la Secretaría de Salud Federal, revela que en el caso de niñas y niños de 0 a 9 años, el 35.9 % de los egresos fueron como ocupante de vehículo, el 28 % como persona usuaria de motocicleta y el 27.8 % como peatón.

En este sentido, los egresos hospitalarios por grupo etario y tipo de persona usuaria, de acuerdo al informe citado, revelan que en el caso de niñas y niños de 0 a 9 años, el 35.9 % de los egresos fueron como ocupante de vehículo, el 28% como persona usuaria de motocicleta y el 27.8 % como peatón.

Bajo el principio de seguridad anteriormente citado, se considera de suma importancia incidir en la prevención para la seguridad vial, adicionando el uso de chaleco o chaqueta con al menos el veinte por ciento reflectante obligatorio, estableciendo además que todas las motocicletas deberán circular en todo momento con las luces encendidas, además se prohíbe transportar en motocicleta personas que no puedan sostenerse por sí mismas, así como la alteración de motocicletas para la ampliación de asientos.

En el mismo sentido, con el objeto de generar una atención integral, se establece que las autoridades deberán realizar campañas de concientización para promover el uso generalizado de la prenda reflectante, principalmente en horario nocturno y cuando las condiciones ambientales dificulten la visibilidad.

Asimismo, conforme el principio del interés superior del menor, no podrán tripular las motocicletas menores de doce años, además se prevé que solo podrá tripular la motocicleta la persona conductora y, en su caso, el número de acompañantes determinados en la tarjeta de circulación.

En el caso de bicicletas eléctricas, monopatinés eléctricos y otros dispositivos de tracción asistida que sean capaces de superar los 25 kilómetros por hora, no podrán circular por vías primarias, de acceso controlado o de alta velocidad, salvo en los casos en que exista infraestructura segregada y segura destinada para su tránsito.

Por último, para el caso de motocicletas destinadas al servicio de mensajería y paquetería en activo, solo podrá circular la persona conductora. Las motocicletas que presten servicio de mensajería y paquetería deberán adaptar el dispositivo de reparto de manera que no obstruya la visibilidad de la placa ni de los espejos laterales durante la conducción.

Ahora bien, en el marco de un ejercicio genuino de parlamento abierto y reconociendo siempre que las leyes deben de construirse con base en el diálogo y el consenso, se recibieron e invitaron a participar en la discusión de esta propuesta a organizaciones de motociclistas y personas usuarias particulares, instituciones en materia de seguridad pública, movilidad, fiscal y derechos humanos, así como al sector privado, especialmente mediante

empresas que se dedican a la mensajería o a la movilidad como servicio, a fin de que el presente Decreto sea jurídicamente válido y socialmente justo.

Cabe destacar que a las citadas mesas de trabajo acudieron activamente diversos legisladores y legisladoras de diversas fuerzas políticas, incluyendo a las y los integrantes de esta Comisión General, las y los promoventes de las iniciativas concentradas, así como la Presidenta de la Junta de Gobierno y Coordinación Política.

Asimismo, se tuvieron por presentadas propuestas de las y los Diputados Laura Guadalupe Vargas Vargas, Miguel Márquez Ríos, Esther Martínez Romano, Floricel González Méndez, Guadalupe Yamak Taja, Xel Arianna Hernández García, Elías Lozada Ortega, José Luis Figueroa Cortés, Leonela Jazmín Martínez Ayala, Rosalío Zanatta Vidaurri, María Soledad Amieva Zamora, Cinthya Gabriela Chumacero Rodríguez, Rafael Alejandro Micalco Méndez y Delfina Pozos Vergara, las cuales fueron estudiadas e incluidas en el presente Decreto, atendiendo su viabilidad y, en su caso, necesidad de conformidad con el contexto que actualmente padece la entidad.

Lo anterior, garantiza que la construcción del presente Decreto fue realizada bajo los principios del Parlamento Abierto, al desarrollarse con transparencia, pluralismo y apertura democrática, asegurando una norma con mayor legitimidad social y técnica.

Los datos concretos demuestran que el grado de afectación a determinados derechos individuales son menores en comparación con el beneficio social de proteger la vida y la seguridad, puesto que no se trata de un riesgo hipotético, sino real, creciente y documentado que legitima y exige al Estado respuestas preventivas y efectivas.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en los artículos 51, 56, 57 fracción I, 64 y 67 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; 134, 135, 136 y 158 fracción IV de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Puebla; 90, 93 fracción VII, 95 y 120 fracciones II y VII del Reglamento Interior del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla, se emite la siguiente Minuta de:

DECRETO

ÚNICO. Se reforman la fracción V del artículo 10, la fracción XXX del 26, las fracciones VIII y IX del artículo 55, las fracciones III, IV, V y VI del artículo 123, el primer párrafo del artículo 126, el segundo párrafo del 132, el 133, las fracciones IV y V al 134 y el 139; y se adicionan la fracción X al artículo 55, la fracción VII al artículo 123, el artículo 123 Bis, la fracción VI al 134, todos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 10. ...

...

I a IV ...

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares, con un enfoque diferenciado atendiendo las características del vehículo y la protección que brinda a sus ocupantes.

...

ARTÍCULO 26. ...

I a XXIX ...

XXX. Circular sin licencia de conducir, o sin placas, o sin seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, o sin tarjeta de circulación, o sin calcomanías, hologramas o distintivos, según corresponda, autorizados por la autoridad competente, o con placas, tarjeta de circulación, calcomanías y hologramas que correspondan a otros vehículos, o con placas alteradas u ocultas total o parcialmente;

XXXI a XXXIV...

ARTÍCULO 55. ...

I a VII ...

VIII. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;

IX. Priorizar las necesidades de seguridad en materia de movilidad de las mujeres, así como de quienes realizan trabajo de cuidado, en la planeación de servicios de transporte y de infraestructura vial, a fin de garantizar el diseño de soluciones con el objetivo de reducir las desigualdades sociales y erradicar las violencias de género. Lo anterior, debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres y los principios de equidad y transversalidad, y

X. Contribuir al fortalecimiento de la seguridad vial en el ámbito de su competencia, estableciendo criterios de movilidad que ordenen el tránsito y faciliten la identificación de las personas conductoras de vehículos, incluyendo estrategias y mecanismos de detección y seguimiento tecnológico.

ARTÍCULO 123. ...

I y II ...

III. En vehículos motorizados el número de pasajeros no debe rebasar la capacidad máxima especificada en la tarjeta de circulación, para lo cual se tomará en cuenta el diseño del fabricante y lo dispuesto por las Normas Oficiales Mexicanas respectivas;

IV. El uso adecuado y de su talla del casco de seguridad estandarizado, el cual deberá cumplir con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia y ser obligatorio para las personas conductoras y pasajeras de motocicletas, de monopatín o bicicleta eléctrica cuyo motor genere impulso a una velocidad mayor a 25 kilómetros por hora.

El casco de seguridad de las personas conductoras de motocicletas deberá tener adherido un distintivo que contenga el código y/o secuencia alfanumérica, o cualquier otra que determine la autoridad competente, que permita la identificación de aquellas a través del sistema implementado por la Secretaría de Movilidad y Transporte. Para efectos de lo anterior, el distintivo de referencia se diseñará con materiales que permitan la conservación de la calidad y la certificación de los cascos, y se colocará atendiendo la normatividad aplicable.

V. La prohibición de manipular teléfonos celulares o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como hablar, leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice con tecnología de manos libres, mediante un sujetador que facilite su uso y que no obstaculice la visibilidad al conducir;

VI. La prohibición de conducir vehículos habiendo consumido sustancias psicotrópicas, estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto y de todos aquellos fármacos cuyo uso afecte su capacidad para conducir, así como rebasando los niveles de alcohol en la sangre. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre, y

b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

VII. Las bicicletas eléctricas, monopatines eléctricos y otros dispositivos de tracción asistida que sean capaces de superar los 25 kilómetros por hora, no podrán circular por vías primarias, de acceso controlado o de alta velocidad, salvo en los casos en que exista infraestructura segregada y segura destinada para su tránsito.

ARTÍCULO 123 Bis. Además de las disposiciones contenidas dentro de la presente Ley y otros ordenamientos aplicables, corresponde a las personas usuarias de las motocicletas lo siguiente:

I. El uso de chaleco o chaqueta que cuando menos tenga el veinte por ciento de material reflejante será obligatorio en cualquier horario para las motocicletas utilizadas para el servicio de mensajería y paquetería, cuando estén prestando aquel servicio.

Las autoridades competentes deberán realizar campañas de concientización para promover el uso generalizado de la prenda reflejante, principalmente en horario nocturno y cuando las condiciones ambientales dificulten la visibilidad.

II. Todas las motocicletas, sin excepción, deberán circular en todo momento con las luces encendidas;

III. No podrán tripular las motocicletas menores de doce años de edad. Adicionalmente y sin perjuicio de lo anterior, queda prohibido transportar en motocicleta personas que no puedan sostenerse por sí mismas;

IV. En relación con el contenido de la fracción III del artículo anterior, solo podrá tripular la motocicleta el conductor y, en su caso, el número de acompañantes determinados en la tarjeta de circulación. Para efectos del presente párrafo, queda prohibida la alteración de motocicletas para la ampliación de asientos.

Para el caso de motocicletas destinadas al servicio de mensajería y paquetería en activo, solo podrá circular la persona conductora.

V. Las motocicletas que presten servicio de mensajería y paquetería deberán adaptar el dispositivo de reparto de manera que no obstruya la visibilidad de la placa ni de los espejos laterales durante la conducción;

VI. Estarán impedidos para realizar maniobras peligrosas, cortes y cambios de circulación abruptos;

VII. No podrán portar el casco de seguridad cuando descendan de la motocicleta;

VIII. Deberán circular en medio del carril y no podrán circular dos o más motocicletas en el mismo carril, y

IX. Reportar de manera inmediata el extravío o robo del distintivo del casco de seguridad otorgado por la autoridad, a través de los mecanismos o sistemas que para el efecto se pongan a su disposición.

ARTÍCULO 126. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, establecerán sistemas, aplicaciones y equipos automatizados de identificación de la unidad y la persona conductora, así como de registro de infracciones de tránsito, que incluyan necesariamente el de los límites de velocidad.

...

a) a h) ...

ARTÍCULO 132. ...

Las placas, la tarjeta de circulación y las calcomanías, hologramas y distintivos de los cascos de seguridad de motocicletas son intransferibles.

ARTÍCULO 133. La Secretaría, en coordinación con las autoridades competentes deberá diseñar, implementar, ejecutar, evaluar y dar seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular, la regularidad vehicular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías. Para esto, se deberá promover la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas a las personas peatonas, ciclistas, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

ARTÍCULO 134. ...

...

I a III. ...

IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia las Autoridades Competentes que atienden la seguridad vial en el Estado y en los municipios y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;

V. La importancia de contar con vehículos regulares y ejercer una movilidad ordenada que se ajuste a lo dispuesto dentro de la presente ley y demás disposiciones aplicables, así como de denunciar en caso de robo de unidades o aditamentos viales para evitar el suplanto de identidad y la comisión de delitos, y

VI. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

ARTÍCULO 139. Se retirarán de circulación con grúa o cualquier otro medio idóneo las motocicletas que no porten placa de circulación, con o sin la presencia de la persona conductora, siendo retenidas en el depósito vehicular, debiendo cumplir con los requisitos previstos en Ley para su devolución.

De manera excepcional y en términos de la normatividad aplicable, las motocicletas nuevas podrán circular sin placa, únicamente para el traslado del punto de venta al domicilio de resguardo, para cuyo efecto el punto de venta proporcionará un permiso provisional para traslado único que autorice la Secretaría de Planeación, Finanzas y Administración.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Se derogan las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

TERCERO. La persona Titular de la Secretaría de Planeación, Finanzas y Administración, dentro de los ciento ochenta días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, realizará las modificaciones necesarias a los instrumentos que tengan relación con su aplicación, y en tanto no se expidan las mismas, seguirán aplicando las disposiciones vigentes en todo aquello que no contravenga este Decreto.

CUARTO. La Secretaría de Movilidad y Transporte, en el ámbito de su competencia, dentro de los ciento ochenta días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, realizará las acciones necesarias para la implementación del mecanismo de expedición del distintivo referido dentro del presente Decreto, asegurando su diseño, producción y distribución en coordinación con las instancias competentes. Asimismo, llevará a cabo los procedimientos administrativos y contractuales que resulten necesarios para garantizar el suministro adecuado de distintivos, priorizando la continuidad del servicio y evitando afectaciones a los motociclistas en cumplimiento de las disposiciones establecidas en este Decreto.

QUINTO. Para el caso de los propietarios, tenedores o usuarios de motocicletas que, previo a la entrada en vigor del presente Decreto, hayan realizado el trámite de emplacamiento, la Secretaría de Planeación, Finanzas y Administración realizará, en su caso, las gestiones para la sustitución de la tarjeta de circulación.

SEXTO. Las personas Titulares de la Secretaría de Planeación, Finanzas y Administración y de la Secretaría de Movilidad y Transporte, en el ámbito de su competencia, dentro de los ciento ochenta días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, realizarán las gestiones necesarias para la modificación del formato y contenido de la tarjeta de circulación, a fin de que ésta contenga la información relativa al número máximo de personas que pueden viajar en el vehículo. Asimismo, deberán implementar los mecanismos administrativos, contractuales y técnicos necesarios para su expedición, procurando la continuidad del servicio y evitando afectaciones a las personas usuarias en cumplimiento de las disposiciones establecidas en este Decreto.

SÉPTIMO. Las autoridades competentes realizarán las modificaciones al Acuerdo de la Secretaría de Planeación y Finanzas del Gobierno del Estado, por el que se definen, clasifican y dan a conocer las Formas Oficiales Valoradas, Formas Oficiales de Reproducción Restringida impresas o digitales que se utilizan en la prestación de los servicios establecidos en la Ley de Ingresos del Estado de Puebla, y las Formas Oficiales de Libre Reproducción necesarias para el cumplimiento de obligaciones a cargo de los contribuyentes, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días hábiles posteriores a la entrada en vigor del mismo.

OCTAVO. La Secretaría de Movilidad y Transporte dictará los mecanismos y especificaciones aplicables a los distintivos a que se refieren el presente Decreto, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.

Asimismo, instruirá e implementará, en el ámbito de su competencia, las acciones necesarias para integrar el sistema de información para la identificación de los distintivos de las y los motociclistas, en términos del presente Decreto.

NOVENO. Las autoridades competentes, en coordinación con los municipios, promoverán la adecuación de los reglamentos de tránsito locales, a fin de armonizarlos con la presente reforma. Además, promoverán la capacitación a los agentes de vialidad para el conocimiento y aplicación del contenido del presente Decreto.

EL GOBERNADOR hará publicar y cumplir la presente disposición. Dada en el Palacio del Poder Legislativo, en la Cuatro Veces Heroica Puebla de Zaragoza, a los dieciocho días del mes de junio de dos mil veinticinco. Diputada Presidenta. **LAURA GUADALUPE VARGAS VARGAS.** Rúbrica. Diputado Vicepresidente. **JULIO MIGUEL HUERTA GÓMEZ.** Rúbrica. Diputado Vicepresidente. **RAFAEL ALEJANDRO MICALCO MÉNDEZ.** Rúbrica. Diputada Secretaria. **MARÍA SOLEDAD AMIEVA ZAMORA.** Rúbrica. Diputada Secretaria. **ANGÉLICA PATRICIA ALVARADO JUÁREZ.** Rúbrica.

Por lo tanto, con fundamento en lo establecido por el artículo 79 fracción III de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, mando se imprima, publique y circule para sus efectos. Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo, en la Cuatro Veces Heroica Puebla de Zaragoza, a los dieciocho días del mes de junio de dos mil veinticinco. El Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla. **CIUDADANO ALEJANDRO ARMENTA MIER.** Rúbrica. El Secretario de Gobernación. **CIUDADANO JOSÉ SAMUEL AGUILAR PALA.** Rúbrica. La Secretaria de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado de Puebla. **CIUDADANA SILVIA GUILLERMINA TANÚS OSORIO.** Rúbrica. La Secretaria de Planeación, Finanzas y Administración del Estado de Puebla. **CIUDADANA JOSEFINA MORALES GUERRERO.** Rúbrica.