



**DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES
DE LA MESA DIRECTIVA DE LA LXII LEGISLATURA
DEL HONORABLE CONGRESO
DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA**

P R E S E N T E

Las Diputada Maria Fernanda de la Barreda Angon, integrante de la Sexagésima Segunda Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla; con fundamento en lo dispuesto por los artículos 63 fracción II y 64 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, en relación a los números 44 fracción II, 144 fracción II, 147, 148, 149, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Puebla; 120 fracción VI del Reglamento Interior del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla; y demás relativos aplicables, someto a consideración de esta Soberanía, una iniciativa por virtud de la cual, se reforman, adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, bajo los siguientes:

C O N S I D E R A N D O S

La movilidad segura no puede reducirse a una cuestión de tránsito, circulación vehicular o administración de infracciones. En su dimensión constitucional, convencional y social, la seguridad vial constituye una condición indispensable para proteger la vida, la integridad física, la salud, el patrimonio, la convivencia social y el derecho de todas las personas a desplazarse sin quedar expuestas a conductas de riesgo generadas por terceros.

La vía pública es un espacio de uso común. En ella concurren peatones, ciclistas, motociclistas, personas usuarias del transporte público, personas con discapacidad, niñas, niños, personas adultas mayores, personas trabajadoras, conductoras y pasajeras. Por ello, la conducción de un vehículo motorizado no puede entenderse como una actividad puramente individual. Quien conduce asume un deber reforzado de cuidado frente a todas las demás personas usuarias de la vía.

El problema que esta iniciativa busca atender no es la infracción ordinaria o aislada de tránsito. Tampoco se pretende sancionar de manera desproporcionada errores menores de conducción. La presente reforma se dirige a una conducta cualitativamente distinta: aquella forma de conducción



que, por maniobras, velocidad, invasión de zonas protegidas, competencia, intimidación vial, consumo de alcohol o drogas, uso de distractores, huida de la autoridad o cualquier otra conducta objetivamente peligrosa, pone en riesgo real la vida, integridad física o bienes de terceras personas.

En términos simples, esta iniciativa parte de una regla básica: la conducción temeraria no debe sancionarse por una apreciación subjetiva, sino por hechos objetivos, verificables y acreditables.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que la Federación, las entidades federativas y los municipios deben incluir en sus reglamentos de tránsito medidas mínimas orientadas a salvaguardar la seguridad, 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. También dispone que las autoridades de los tres órdenes de gobierno deben establecer sanciones para quienes infrinjan dichas medidas mínimas, y que las sanciones de tránsito deben evaluarse en cuanto a su medida y proporcionalidad.

La propia Ley General reconoce como factores normativos relevantes la licencia o permiso de conducir vigente, la preferencia peatonal, los límites de velocidad con base en evidencia, la prohibición del uso de dispositivos electrónicos mientras se conduce, la realización permanente de pruebas de alcoholemia y la adopción de medidas para prevenir y mitigar factores de riesgo.

En el ámbito local, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla ya contiene reglas relevantes para personas conductoras de vehículos motorizados. El artículo 26 prohíbe circular sobre banquetas, camellones, andadores, ciclovías y demás espacios destinados a peatones y ciclistas; circular en sentido contrario o en carriles de uso exclusivo; invadir pasos peatonales; rebasar en condiciones inseguras; transportar personas en lugares no diseñados para ello; conducir bajo determinados supuestos de riesgo; y realizar otras conductas contrarias a la seguridad vial.

Asimismo, el artículo 123 Bis, incorporado mediante reforma de junio de 2025, establece reglas específicas para motocicletas y prevé que sus personas usuarias estarán impedidas para realizar maniobras peligrosas, cortes y cambios de circulación abruptos. Sin embargo, dicha previsión se encuentra referida de manera específica a motocicletas, cuando la realidad vial demuestra que las conductas de mayor riesgo pueden presentarse también en automóviles



particulares, vehículos deportivos, camionetas, vehículos de carga, transporte público, transporte mercantil y otras modalidades de circulación motorizada.

El vacío jurídico no consiste en la inexistencia absoluta de prohibiciones. Lo que falta es una categoría legal transversal que permita identificar, acreditar, registrar, sancionar e individualizar la conducción temeraria como conducta objetivamente riesgosa, aplicable a todo vehículo motorizado, con reglas probatorias claras y con consecuencias progresivas cuando exista reiteración.

La realidad reciente de Puebla muestra la necesidad de avanzar hacia una regulación más precisa. Diversos hechos públicamente documentados han mostrado patrones comunes: exceso de velocidad, arrancones, competencias clandestinas, conducción bajo efectos del alcohol, pérdida de control del vehículo, invasión de zonas de tránsito peatonal, daños a infraestructura, víctimas ajenas a la conducta riesgosa y, en algunos casos, antecedentes de múltiples registros previos de exceso de velocidad. Estos casos, sin prejuzgar responsabilidades individuales que corresponden a las autoridades competentes, evidencian una problemática pública: la conducción temeraria no sólo expone a quien conduce; también puede matar o lesionar a pasajeros, peatones, motociclistas, ciclistas, trabajadores y personas usuarias ordinarias de la vía pública.

La respuesta legislativa debe ser preventiva, gradual y garantista. Preventiva, porque debe permitir actuar antes de que se produzca una tragedia. Gradual, porque no toda infracción de tránsito amerita la misma consecuencia. Garantista, porque toda sanción debe sustentarse en ley, prueba objetiva, procedimiento, defensa y resolución fundada y motivada.

Esta iniciativa se vincula con un antecedente legislativo ya impulsado por la diputada María Fernanda de la Barreda Angón en materia penal, relativo a los arrancones o competencias ilícitas de velocidad en vía pública. Sin embargo, la presente propuesta no busca duplicar el carril penal. Por el contrario, busca complementarlo. La vía penal atiende los supuestos más graves; la Ley de Movilidad debe construir el tramo preventivo y administrativo para identificar y sancionar conductas temerarias antes de que produzcan resultados irreparables.

El derecho comparado ofrece referencias útiles. España ha desarrollado la figura de conducción con temeridad manifiesta vinculada a la creación de peligro concreto para la vida o integridad física. La doctrina de la Fiscalía General del Estado español ha señalado que, determinada la temeridad manifiesta, debe acreditarse en todo caso la existencia de peligro concreto para la vida e



integridad física, y que la conducción temeraria supone una vulneración patente y grave de las reglas elementales del tráfico.

Francia regula los llamados “rodéos motorisés”, sancionando la conducción repetida e intencional mediante maniobras que violen obligaciones de seguridad o prudencia cuando comprometan la seguridad de las personas usuarias de la vía o alteren la tranquilidad pública. Además, sanciona la incitación, organización o promoción de esos hechos.

Argentina incorporó en su Código Penal el artículo 193 Bis, que sanciona al conductor que cree una situación de peligro para la vida o integridad física de las personas mediante pruebas de velocidad o destreza con un vehículo automotor, realizadas sin autorización.

Reino Unido utiliza un estándar objetivo para la conducción peligrosa: se considera peligrosa cuando la forma de conducir cae muy por debajo de lo esperable de una persona conductora competente y cuidadosa, y cuando para esa persona sería obvio que conducir de esa manera resulta peligroso.

De esas experiencias se desprenden tres aprendizajes: primero, no basta con sancionar infracciones aisladas; segundo, debe distinguirse entre error ordinario, conducta riesgosa y conducción temeraria; tercero, la categoría jurídica debe construirse con elementos objetivos, no con adjetivos abiertos. Por eso esta iniciativa propone definir conducción riesgosa, conducción temeraria, peligro real, resolución firme y reincidencia.

La conducción riesgosa se concibe como una conducta que incrementa objetivamente la posibilidad de ocasionar un siniestro, daño o afectación. La conducción temeraria, en cambio, exige un nivel superior de riesgo: la operación de un vehículo mediante maniobras, velocidad, invasión de zonas protegidas, competencia, intimidación, uso de distractores, alcohol, drogas u otra conducta objetivamente peligrosa, cuando por las circunstancias de tiempo, modo y lugar se ponga en riesgo real la vida, integridad física o bienes de terceras personas.

Esta distinción permite evitar dos extremos: por un lado, trivializar la conducción temeraria reduciéndola a cualquier infracción menor; por otro, dejar sin respuesta administrativa conductas que no han producido aún muerte o lesiones, pero que ya colocan a terceros en una situación real de peligro.

Desde el punto de vista constitucional, la iniciativa se sostiene en el artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reconoce los derechos humanos previstos en la Constitución y en los tratados internacionales



de los que México sea parte, ordena interpretar las normas de derechos humanos favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia, e impone a todas las autoridades el deber de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, así como prevenir, investigar, sancionar y reparar sus violaciones.

También se vincula con el artículo 133 constitucional, conforme al cual la Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y los tratados celebrados por el Presidente de la República con aprobación del Senado serán la Ley Suprema de toda la Unión. Esto permite incorporar al análisis los tratados internacionales que protegen la vida, integridad, salud, seguridad personal, debido proceso y derecho de defensa.

En el plano convencional, la Convención Americana sobre Derechos Humanos reconoce el derecho a la vida, la integridad personal, la libertad y seguridad personales, así como el derecho de toda persona a ser oída con las debidas garantías para la determinación de sus derechos y obligaciones de cualquier carácter.

El Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos reconoce que el derecho a la vida es inherente a la persona humana y debe estar protegido por la ley. También establece que el derecho a circular puede sujetarse a restricciones previstas en la ley cuando sean necesarias para proteger, entre otros bienes, la seguridad, el orden público, la salud o los derechos y libertades de terceros.

El Protocolo de San Salvador reconoce el derecho a la salud como el disfrute del más alto nivel de bienestar físico, mental y social, y considera la salud como un bien público. La seguridad vial, en cuanto política de prevención de muertes, lesiones, discapacidad y daños asociados a siniestros de tránsito, se encuentra directamente vinculada con esta dimensión colectiva del derecho a la salud.

Así, la reforma se justifica en una doble obligación estatal: proteger la vida, integridad, salud y bienes de terceros frente a conductas viales de riesgo; y garantizar que toda sanción administrativa respete legalidad, tipicidad, presunción de inocencia, proporcionalidad, audiencia, defensa, prueba y recurso.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha desarrollado criterios relevantes para esta materia. En primer lugar, ha sostenido que el principio de tipicidad, junto con la reserva de ley, integra el núcleo duro del principio de legalidad en materia de sanciones, y que dicho principio es aplicable también al derecho



administrativo sancionador. Esto exige que las conductas infractoras estén previstas de manera clara, precisa e inteligible, de forma que las personas puedan conocer qué está prohibido y cuáles son las consecuencias jurídicas de su realización.

Por ello, la iniciativa no se limita a usar la expresión “manejo temerario”. Propone una definición normativa de conducción temeraria y un catálogo enunciativo de conductas que pueden configurarla, siempre que generen peligro real para terceras personas o sus bienes. De este modo, se evita que la autoridad sancione con base en impresiones subjetivas o fórmulas genéricas.

En segundo lugar, la Suprema Corte ha reconocido que el derecho administrativo sancionador y el derecho penal son manifestaciones de la potestad punitiva del Estado, por lo que los principios del derecho penal pueden trasladarse, con modulaciones, a la materia administrativa sancionadora.

Esto justifica que la iniciativa incorpore garantías reforzadas cuando la sanción pueda afectar la licencia o permiso para conducir. No se trata de convertir el procedimiento administrativo en proceso penal, sino de reconocer que la cancelación temporal de una licencia es una medida restrictiva relevante y, por tanto, requiere procedimiento, defensa, prueba e individualización.

En tercer lugar, la presunción de inocencia también ha sido reconocida como aplicable al procedimiento administrativo sancionador, con los matices correspondientes. Esto implica que la persona presunta infractora no debe soportar una sanción por mera afirmación de la autoridad, sino sobre la base de hechos acreditados mediante medios objetivos y legalmente admisibles.

Por esa razón, la iniciativa incluye un artículo específico sobre medios de acreditación de la conducción temeraria. La reforma exige que la autoridad haga constar la conducta concreta, lugar, fecha, hora, sentido de circulación, condiciones de la vía, tipo de vehículo, velocidad estimada o medida cuando sea posible, persona o bien expuesto, nexo entre conducta y peligro, medio de prueba y disposición vulnerada.

Los medios de prueba propuestos no son cerrados, pero sí orientan a la autoridad: boleta circunstanciada, parte informativo, informe policial homologado, videos, cámaras públicas o privadas, cámaras de patrulla o corporales, radares, cinemómetros, testigos, dictámenes de tránsito, alcoholimetría, toxicología, fotografías, georreferenciación, huellas de frenado,



daños materiales, reportes de emergencia, centros de monitoreo y registros digitales vinculados con arrancones o competencias de velocidad.

El objetivo es que la sanción no descansa en frases como “conducía de manera temeraria”, “iba muy rápido” o “manejaba sin precaución”, sino en una descripción suficiente de hechos, riesgo y prueba. Sin esa exigencia, la categoría podría convertirse en una herramienta discrecional; con ella, se convierte en un instrumento de seguridad vial jurídicamente controlable.

En cuarto lugar, la proporcionalidad de las sanciones constituye un eje central. La Suprema Corte ha sostenido que las sanciones administrativas deben permitir individualización y no pueden ser arbitrarias, excesivas o desvinculadas de la gravedad de la conducta. El uso de rangos, criterios de graduación y valoración de circunstancias permite que la autoridad imponga una sanción adecuada al caso concreto.

Esta iniciativa asume ese criterio. No propone una cancelación automática de licencia. Tampoco propone cancelar la licencia por una primera infracción. Lo que plantea es un modelo gradual: primera sanción firme por conducción temeraria, multa, curso obligatorio, registro y, en su caso, suspensión temporal; reincidencia acreditada mediante una segunda sanción firme, apertura de procedimiento especial; y sólo después de audiencia, pruebas, alegatos y resolución fundada, posible cancelación temporal de licencia.

La Acción de Inconstitucionalidad 1/2024, resuelta por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación respecto de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, es particularmente relevante. En esa sentencia, la Corte reconoció la validez de diversas porciones normativas de la Ley poblana, pero declaró la invalidez del artículo 168 únicamente respecto del supuesto previsto en la fracción XXX del artículo 26, relativo a la cancelación de licencia por no contar con seguro de responsabilidad civil. La Corte consideró que esa sanción era ineficaz y desproporcionada porque implicaba cancelar licencia hasta por diez años por una omisión documental que no corregía directamente la conducta sancionada.

Ese precedente no impide legislar sobre cancelación de licencia. Al contrario, permite identificar el estándar correcto. La sanción será constitucionalmente más defendible cuando esté vinculada a una conducta activa que genere riesgo real para terceros, cuando no sea automática, cuando se funde en hechos acreditados, cuando exista procedimiento previo y cuando su duración sea proporcional.



La conducción temeraria reiterada es distinta a no contar con seguro. No se trata de una omisión documental, sino de una conducta activa que puede poner en peligro la vida, integridad física y bienes de terceros. Por ello, la cancelación temporal de licencia, diseñada como medida excepcional y posterior a dos sanciones firmes, tiene una finalidad legítima, idónea, necesaria y proporcional: evitar que una persona que ya demostró reiteradamente conductas de alto riesgo continúe conduciendo en perjuicio de la sociedad.

La medida persigue un fin constitucionalmente válido: proteger la vida, la integridad, la salud, la seguridad vial y los bienes de terceros.

Es idónea, porque retirar temporalmente la autorización administrativa para conducir a quien reincide en conducción temeraria contribuye directamente a reducir el riesgo de nuevos hechos.

Es necesaria, porque no opera desde la primera infracción ni de manera automática; antes se prevén multa, curso, registro y suspensión. Sólo la reiteración firme habilita el procedimiento especial de cancelación.

Es proporcional en sentido estricto, porque el beneficio social de prevenir muertes, lesiones y daños graves supera la restricción temporal al interés individual de conducir, especialmente cuando la persona ya ha sido sancionada de manera firme por conductas temerarias y reincide en ellas.

La iniciativa también atiende el principio pro persona. En apariencia, podría pensarse que la protección más amplia favorece únicamente a la persona conductora sancionada. Sin embargo, el análisis correcto exige ponderar a todas las personas titulares de derechos: peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas, conductores ajenos, personas trabajadoras, niñas, niños, personas adultas mayores y demás usuarias de la vía pública. La protección más amplia no puede traducirse en permitir que una persona reincidente en conducción temeraria siga poniendo en riesgo a terceros sin una consecuencia preventiva eficaz.

En ese sentido, la propuesta equilibra derechos. Reconoce que conducir es una actividad lícita y necesaria para muchas personas, pero también afirma que la licencia de conducir no puede operar como autorización irrestricta para poner en peligro a la sociedad. La licencia es una autorización administrativa condicionada al cumplimiento de reglas de seguridad vial. Cuando una persona demuestra reiteradamente que incumple esas reglas de forma temeraria y



peligrosa, el Estado puede intervenir, siempre dentro de los límites constitucionales.

Por ello, la iniciativa incorpora la noción de resolución firme. La reincidencia no puede construirse sobre boletas no notificadas, infracciones impugnadas o determinaciones pendientes. Sólo habrá reincidencia cuando exista una sanción anterior firme y una nueva conducta sancionada también de manera firme. Esta precisión es indispensable para evitar arbitrariedad.

También se propone que, cuando la infracción sea captada por medios tecnológicos y no sea posible identificar plenamente a la persona conductora, la sanción económica pueda aplicarse conforme al régimen de responsabilidad previsto en la Ley; sin embargo, para efectos de suspensión, cancelación, reincidencia personal o historial de la persona conductora, deberá acreditarse la identidad de quien conducía. Esta distinción es fundamental. La responsabilidad del propietario del vehículo puede servir para fines económicos o administrativos, pero no debe traducirse automáticamente en la cancelación de licencia de una persona cuya conducción no fue acreditada.

La reforma al artículo 8 se justifica porque la Ley requiere conceptos rectores. Sin definiciones de conducción riesgosa, conducción temeraria, peligro real, resolución firme y reincidencia, la regulación quedaría abierta a interpretaciones dispares entre autoridades estatales y municipales. La definición permite orientar la aplicación de la norma y fortalecer la certeza jurídica.

La reforma al artículo 26 se justifica porque dicho artículo contiene el catálogo de prohibiciones aplicables a personas conductoras de vehículos motorizados. Incorporar expresamente la conducción temeraria en ese artículo permite elevar a rango legal una prohibición general aplicable a todo vehículo motorizado, superando el tratamiento fragmentado que actualmente se observa en la Ley y el Reglamento.

La reforma al artículo 73 se justifica porque la reincidencia sólo puede operar si existe registro confiable. La Base de Datos de Movilidad y Seguridad Vial debe contener información sobre infracciones, cumplimiento de sanciones, sanciones firmes, medidas de suspensión o cancelación, historial de personas conductoras y reincidencia. Sin trazabilidad administrativa, la cancelación temporal sería difícil de aplicar y vulnerable a impugnaciones.

Los nuevos artículos 123 Ter, 123 Quáter y 123 Quinquies se justifican porque la Ley necesita una sección sustantiva y probatoria específica. El artículo 123 Ter define



la prohibición y el catálogo de conductas; el 123 Quáter establece los requisitos mínimos de acreditación y los medios de prueba; el 123 Quinquies regula el registro de sanciones firmes. Esta arquitectura separa claramente conducta, prueba y trazabilidad.

La reforma al artículo 126 se justifica porque la acreditación de conductas temerarias no puede depender únicamente de presencia física de agentes. El uso de sistemas, aplicaciones y equipos automatizados permite detectar velocidad, invasión de zonas protegidas, reincidencia vehicular, circulación indebida y otras conductas; sin embargo, la reforma cuida que, cuando la consecuencia afecte personalmente la licencia, se acredite la identidad de quien conducía.

La reforma al artículo 166 se justifica porque el catálogo de sanciones debe ser coherente con la nueva categoría. Se propone incluir expresamente cursos obligatorios de sensibilización o reeducación vial, suspensión temporal y cancelación temporal de licencia o permiso, siempre en los supuestos previstos por la Ley y mediante resolución fundada y motivada. La sanción no debe tener sólo finalidad recaudatoria, sino correctiva, preventiva y de seguridad pública vial.

La reforma al artículo 167 se justifica para robustecer la individualización. Actualmente el precepto contempla gravedad de la falta, condiciones económicas y reincidencia. La propuesta agrega riesgo generado, condiciones de ejecución, existencia de personas usuarias vulnerables expuestas, daño ocasionado y elementos objetivos y subjetivos. Esto permite sanciones más justas y reduce el riesgo de inconstitucionalidad por desproporción.

La reforma al artículo 168 se justifica a partir de la Acción de Inconstitucionalidad 1/2024. El texto vigente prevé cancelación de licencia hasta por diez años para supuestos del artículo 26, pero la Suprema Corte ya declaró su invalidez parcial respecto del supuesto de no contar con seguro, por considerarlo ineficaz y desproporcionado. La reforma debe reconstruir ese artículo bajo parámetros constitucionales: conducta vinculada con peligro real, procedimiento previo, audiencia, defensa, pruebas, alegatos, resolución fundada, individualización y medios de impugnación.

El nuevo artículo 168 Bis se justifica porque la conducción temeraria requiere una consecuencia diferenciada en caso de reiteración. La primera sanción firme puede ameritar multa, curso, registro y suspensión. La reincidencia permite abrir procedimiento especial de cancelación temporal. Esto evita automatismos y



permite graduar la respuesta. La cancelación de uno a tres años, o de tres a cinco años en supuestos agravados, es más defendible que una cancelación general de hasta diez años sin distinción suficiente.

La reforma al artículo 169 se justifica porque toda infracción debe constar por escrito y contener descripción de la conducta y disposiciones vulneradas. Tratándose de conducción temeraria, esa exigencia debe reforzarse: ninguna sanción debe sustentarse en expresiones genéricas si no se describen hechos concretos, circunstancias, riesgo y medio de prueba. Esto recoge los estándares de legalidad, motivación y presunción de inocencia aplicables al procedimiento administrativo sancionador.

El nuevo artículo 169 Bis se justifica porque la suspensión superior a cierto plazo o la cancelación temporal de licencia no debe tramitarse como una simple infracción. Requiere procedimiento especial: acuerdo de inicio, notificación, acceso al expediente, plazo para manifestaciones, ofrecimiento y desahogo de pruebas, alegatos, resolución fundada, análisis de reincidencia, identidad de la persona conductora, proporcionalidad y medios de defensa.

La reforma al artículo 171 se justifica para armonizar el uso de dispositivos tecnológicos con las garantías de defensa. La tecnología es útil para detectar infracciones, pero no debe sustituir la motivación ni el derecho de contradicción. La boleta debe contener datos del vehículo, lugar, fecha, hora, descripción, calificación, disposiciones violadas, autoridad interviniente, prueba física y, cuando sea posible, datos de identificación de la persona conductora.

Finalmente, los artículos transitorios se justifican por la necesidad de implementación. La reforma requiere adecuaciones reglamentarias estatales, armonización municipal, actualización de bases de datos, emisión de lineamientos técnicos, capacitación de autoridades y respeto al principio de irretroactividad. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial reconoce la obligación de armonización de las entidades federativas respecto de leyes o reglamentos de tránsito aplicables en su territorio; por tanto, un transitorio que ordene a los ayuntamientos adecuar sus reglamentos no invade su autonomía, sino que fija una base legal estatal en materia concurrente y de seguridad vial.

Con esta reforma, Puebla avanzaría hacia un modelo de seguridad vial que no espera a que la conducción temeraria produzca una muerte para reaccionar. La Ley debe permitir intervenir antes, con reglas claras, evidencia suficiente y respeto pleno al debido proceso.



La conducción temeraria reiterada no puede quedar reducida a una infracción aislada, dispersa o sin consecuencias preventivas. Cuando una persona ya fue sancionada en firme por poner en riesgo real a terceros y vuelve a hacerlo, el Estado tiene no sólo la facultad, sino la obligación de actuar para proteger a la sociedad.

Por lo expuesto, la presente iniciativa propone reformar y adicionar diversas disposiciones de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, a fin de definir la conducción riesgosa y temeraria, establecer reglas de acreditación, fortalecer los medios probatorios, crear un régimen progresivo de sanciones, regular la reincidencia, prever la suspensión y cancelación temporal de licencias con pleno respeto al debido proceso, y obligar a las autoridades estatales y municipales a armonizar sus disposiciones reglamentarias con este nuevo estándar de protección vial.

Por lo anteriormente expuesto y fundado se presenta la presente iniciativa de decreto:

ÚNICO

Se adicionan las fracciones LXXIX, LXXX, LXXXI, LXXXII y LXXXIII al artículo 8; se reforman las fracciones XXXIII y XXXIV, y se adiciona una fracción XXXV al artículo 26; se reforma la fracción I del artículo 73; se adicionan los artículos 123 Ter, 123 Quáter y 123 Quinquies; se reforma el primer párrafo del artículo 126; se reforma el artículo 166; se reforma el artículo 167; se reforma el artículo 168; se adiciona el artículo 168 Bis; se reforma el artículo 169; se adiciona el artículo 169 Bis; y se reforma el artículo 171, todos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, para quedar como sigue:

Artículo 8

Para efectos de la aplicación e interpretación de esta Ley, se entenderá por:

I al LXVIII...

LXXIX. Conducción riesgosa: La operación de cualquier vehículo motorizado mediante acciones u omisiones contrarias a las reglas de movilidad, tránsito, vialidad o seguridad vial, que incrementen objetivamente la posibilidad de



ocasionar un siniestro de tránsito, daño a bienes públicos o privados, afectación a infraestructura vial o riesgo para otras personas usuarias de la vía pública.

LXXX. Conducción temeraria: La operación de cualquier vehículo motorizado en vía pública, espacio de uso público o área abierta al tránsito, mediante maniobras, velocidad, invasión de zonas protegidas, competencia, intimidación vial, uso de distractores, conducción bajo efectos de alcohol, drogas, estupefacientes, psicotrópicos o medicamentos que afecten la capacidad de conducir, o cualquier otra conducta objetivamente peligrosa, cuando por las circunstancias de tiempo, modo y lugar se ponga en riesgo real la vida, integridad física o bienes de terceras personas.

LXXXI. Peligro real: La situación objetivamente verificable en la que, por la conducta de una persona conductora, las condiciones de la vía, la velocidad, la trayectoria del vehículo, la presencia de personas usuarias vulnerables, la proximidad de colisión, la necesidad de maniobras evasivas de terceros, la invasión de zonas protegidas o cualquier otra circunstancia material, se genere una probabilidad cierta de lesión, muerte o daño a bienes públicos o privados.

LXXXII. Resolución firme: La determinación administrativa que impone una sanción y que no fue impugnada dentro del plazo legal; o bien, aquella que habiendo sido impugnada fue confirmada por autoridad competente, una vez agotados los medios de defensa ordinarios previstos en esta Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones aplicables.

LXXXIII. Reincidencia por conducción temeraria: La comisión de una nueva conducta de conducción temeraria, sancionada mediante resolución firme, dentro de los tres años siguientes a la fecha en que haya quedado firme una sanción anterior por la misma conducta.

Artículo 26

Las personas que conducen vehículos motorizados no podrán:

I. Al XXXII ...

XXXIII. Exceder los límites de velocidad establecidos en esta Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones aplicables;



XXXIV. Realizar conducción temeraria en términos de esta Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones aplicables, y

XXXV. Las demás que determine la presente Ley, el o los Reglamentos de la presente Ley y los demás ordenamientos aplicables.

Artículo 73

La Base de Datos deberá contar con información sobre los siguientes rubros:

I. Registro de infracciones cometidas en el Estado de Puebla, cumplimiento de sanciones, reincidencia, sanciones firmes por conducción temeraria, medidas de suspensión o cancelación temporal de licencias, así como responsabilidad de siniestros de tránsito cometidos bajo el influjo de bebidas alcohólicas, psicotrópicos, estupefacientes o drogas enervantes;

[...]

Artículo 123 Ter

Queda prohibido a toda persona conductora de vehículo motorizado realizar conducción temeraria.

Para efectos de esta Ley, podrán constituir conducción temeraria, siempre que generen peligro real para la vida, integridad física o bienes de terceras personas, las siguientes conductas:

I. Participar, iniciar, simular, facilitar o ejecutar competencias de velocidad, arrancones, pruebas de destreza, aceleraciones súbitas, exhibiciones de velocidad, acrobacias o maniobras de alto riesgo en vía pública o espacio abierto al tránsito, sin autorización expresa de autoridad competente;

II. Conducir a una velocidad notoriamente superior a los límites permitidos, cuando por las condiciones de la vía, la densidad vehicular, la presencia de personas usuarias vulnerables, las condiciones climáticas o el entorno urbano se genere peligro real para terceros;

III. Circular en sentido contrario, invadir carriles de uso exclusivo, carriles confinados, ciclovías, banquetas, pasos peatonales, zonas escolares, zonas hospitalarias, áreas peatonales, camellones, andadores o cualquier espacio destinado preferentemente a personas peatonas, ciclistas, transporte público o personas usuarias vulnerables;



- IV. Realizar cortes de circulación, cambios abruptos de carril, zigzaguo entre vehículos, rebase en condiciones inseguras, frenados intencionales, aceleraciones intimidatorias o maniobras que obliguen a otras personas usuarias de la vía a realizar acciones evasivas para evitar un siniestro;
- V. Conducir bajo efectos de alcohol, drogas, estupefacientes, psicotrópicos, medicamentos o cualquier sustancia que disminuya la capacidad de conducción, cuando dicha condición se combine con maniobras peligrosas, exceso de velocidad, invasión de zonas protegidas o cualquier otra conducta que incremente el riesgo para terceros;
- VI. Utilizar dispositivos móviles, electrónicos o cualquier distractor durante la conducción, cuando ello se combine con maniobras peligrosas, exceso de velocidad, invasión de zonas protegidas o pérdida de control del vehículo;
- VII. Perseguir, intimidar, acosar, cerrar el paso, encajonar o dirigir el vehículo contra otra persona usuaria de la vía pública, peatona, ciclista, motociclista, conductora o pasajera;
- VIII. Conducir un vehículo con fallas mecánicas evidentes, modificaciones no autorizadas o condiciones materiales que comprometan su estabilidad, frenado, dirección, visibilidad o control, cuando ello genere peligro real para terceros;
- IX. Transportar personas, objetos, animales o carga de manera que se comprometa el control del vehículo, la visibilidad de la persona conductora o la seguridad de las personas pasajeras y terceras personas;
- X. Huir de la autoridad competente mediante maniobras de alto riesgo, exceso de velocidad, invasión de carriles, sentido contrario o cualquier otra conducta que ponga en riesgo a personas usuarias de la vía pública;
- XI. Realizar maniobras peligrosas, acrobacias, piruetas, derrapes, aceleraciones o frenados intencionales con fines de exhibición, intimidación o competencia, y
- XII. Cualquier otra conducta que, por las circunstancias de tiempo, modo y lugar, sea objetivamente peligrosa y genere peligro real para la vida, integridad física o bienes de terceras personas.

La actualización de alguna de las conductas anteriores deberá acreditarse mediante hechos objetivos y verificables. No bastará la sola afirmación genérica de que la persona conducía de manera temeraria.



Las sanciones administrativas previstas en esta Ley se aplicarán sin perjuicio de las responsabilidades civiles, administrativas o penales que pudieran derivarse de la conducta realizada.

Artículo 123 Quáter

A. Para acreditar la conducción temeraria, la autoridad competente deberá hacer constar, por lo menos:

- I. La conducta concreta observada o detectada;
- II. El lugar, fecha, hora, sentido de circulación, condiciones de la vía y circunstancias relevantes de tiempo, modo y lugar;
- III. El tipo de vehículo, placas, características identificables y, cuando sea posible, la velocidad estimada o medida;
- IV. La persona, vehículo, bien, infraestructura o zona de riesgo afectada o expuesta;
- V. El nexo entre la conducta realizada y el peligro real generado;
- VI. El medio o medios de prueba que sustenten la infracción, y
- VII. La disposición legal o reglamentaria vulnerada.

B. Podrán ser medios de prueba para acreditar la conducción temeraria, de manera enunciativa y no limitativa:

- I. Boleta de infracción circunstanciada;
- II. Parte informativo o informe policial homologado;
- III. Video o imagen obtenida mediante cámaras públicas, privadas, de patrulla, corporales o sistemas de videovigilancia;
- IV. Equipos o sistemas tecnológicos de detección automática;
- V. Radar, cinemómetro u otro instrumento de medición de velocidad;
- VI. Testimonios de agentes de proximidad vial, autoridades competentes o personas usuarias de la vía;



VII. Dictamen de tránsito terrestre, peritaje de hechos de tránsito o mecánica de siniestro;

VIII. Dictamen, prueba o certificado de alcoholimetría, toxicología o sustancias que afecten la capacidad para conducir;

IX. Fotografías, georreferenciación, huellas de frenado, trayectoria del vehículo, daños materiales o evidencia física;

X. Reportes de emergencias, centros de monitoreo o autoridades de seguridad;

XI. Publicaciones, convocatorias, transmisiones, mensajes o registros digitales vinculados con competencias de velocidad, arrancones o maniobras temerarias, siempre que sean obtenidos y preservados conforme a las disposiciones aplicables, y

XII. Cualquier otro medio lícito que permita acreditar la conducta, el riesgo generado y la identidad de la persona conductora.

Cuando la infracción sea detectada por medios tecnológicos y no sea posible identificar plenamente a la persona conductora, la sanción económica podrá aplicarse conforme al régimen de responsabilidad previsto en esta Ley. Sin embargo, para efectos de suspensión o cancelación de licencia, reincidencia personal o integración al historial de la persona conductora, deberá acreditarse la identidad de quien conducía el vehículo, garantizando en todo momento el derecho de audiencia y defensa.

Artículo 123 Quinquies

Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, deberán registrar las sanciones firmes por conducción temeraria en la Base de Datos prevista en esta Ley.

El registro deberá contener, cuando menos:

I. Datos de identificación de la persona conductora sancionada;

II. Datos del vehículo involucrado;

III. Conducta sancionada;

IV. Lugar, fecha y hora de los hechos;



- V. Medio de prueba utilizado;
- VI. Autoridad que impuso la sanción;
- VII. Fecha de notificación;
- VIII. Fecha en que la resolución quedó firme;
- IX. Medio de defensa interpuesto, en su caso, y sentido de la resolución, y
- X. Sanción impuesta.

Para efectos de reincidencia, solo podrán considerarse las sanciones que hayan quedado firmes.

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, cuando sea técnicamente posible, de la persona conductora, así como de registro de infracciones de tránsito, incluyendo las relacionadas con límites de velocidad, conducción riesgosa, conducción temeraria e invasión de zonas protegidas.

[...]

Artículo 166

La Secretaría y las autoridades municipales, en el ámbito de su competencia, considerarán como sanciones por las infracciones a los preceptos de esta Ley, de manera enunciativa más no limitativa, las siguientes:

- I. Apercibimiento;
- II. Multa;
- III. Jornadas de trabajo en favor de la comunidad;
- IV. Curso obligatorio de sensibilización, educación o reeducación en materia de movilidad, tránsito y seguridad vial;
- V. Suspensión temporal de licencia o permiso para conducir, en los supuestos expresamente previstos por esta Ley y sus Reglamentos;



VI. Cancelación temporal de licencia o permiso para conducir, en los supuestos expresamente previstos por esta Ley y previa substanciación del procedimiento correspondiente, y

VII. Retención o remisión del vehículo al depósito, en los supuestos previstos por esta Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones aplicables.

La suspensión o cancelación de licencia o permiso para conducir deberá imponerse mediante resolución fundada y motivada, atendiendo a la gravedad de la conducta, el riesgo generado, los medios probatorios, la reincidencia, las circunstancias de ejecución y las condiciones particulares del caso.

Artículo 167

Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, establecerán en sus reglamentos los criterios para calificar las sanciones atendiendo a la gravedad de la falta, el riesgo generado para la vida, integridad física o bienes de terceras personas, las condiciones de ejecución de la conducta, las condiciones económicas de la persona infractora, la existencia de personas usuarias vulnerables expuestas, el daño ocasionado, la reincidencia y demás elementos objetivos y subjetivos que permitan individualizar la sanción de manera proporcional.

Asimismo, contemplarán el tipo de sanciones, los procedimientos, plazos para su ejecución, medios de defensa, reglas de notificación, criterios probatorios, supuestos en que operará la retención de los vehículos y reglas aplicables para la suspensión o cancelación temporal de licencias o permisos para conducir.

Artículo 168

La cancelación temporal de licencia o permiso para conducir únicamente procederá en los supuestos expresamente previstos por esta Ley, siempre que la conducta sancionada esté directamente vinculada con la generación de peligro real para la vida, integridad física o bienes de terceras personas, y previa substanciación de procedimiento administrativo en el que se garantice a la persona presunta infractora:

- I. Notificación personal o por medio legalmente autorizado;
- II. Conocimiento claro de los hechos que se le atribuyen;
- III. Acceso a las constancias y medios de prueba;



- IV. Derecho a manifestar lo que a su derecho convenga;
- V. Derecho a ofrecer y desahogar pruebas;
- VI. Derecho a formular alegatos;
- VII. Resolución fundada y motivada;
- VIII. Individualización proporcional de la sanción, y
- IX. Acceso a los medios de impugnación previstos en esta Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones aplicables.

La cancelación temporal no podrá imponerse de manera automática ni derivar exclusivamente de la responsabilidad solidaria de la persona propietaria del vehículo, salvo que se acredite que dicha persona era quien conducía al momento de la infracción.

Artículo 168 Bis

Tratándose de conducción temeraria, la cancelación temporal de licencia o permiso para conducir podrá imponerse únicamente cuando se actualice reincidencia por conducción temeraria, conforme a lo previsto en esta Ley.

Para tales efectos, deberán existir al menos dos sanciones firmes por conducción temeraria dentro del plazo de tres años.

En la primera sanción firme por conducción temeraria, la autoridad competente podrá imponer multa, curso obligatorio de sensibilización o reeducación vial, registro en el historial de la persona conductora y suspensión temporal de licencia o permiso para conducir de tres meses a un año, atendiendo a la gravedad del caso.

En caso de reincidencia, la autoridad competente iniciará procedimiento administrativo especial para determinar la procedencia de la cancelación temporal de la licencia o permiso para conducir, la cual podrá imponerse de uno a tres años.

La cancelación temporal podrá imponerse de tres a cinco años cuando la segunda conducta firme de conducción temeraria se haya realizado bajo cualquiera de las siguientes circunstancias:



- I. En zona escolar, hospitalaria, peatonal, ciclista, de transporte público o de alta concentración de personas;
- II. Bajo efectos de alcohol, drogas, estupefacientes, psicotrópicos, medicamentos o cualquier sustancia que afecte la capacidad de conducir;
- III. Con personas pasajeras menores de edad;
- IV. Con invasión de banquetas, ciclovías, cruces peatonales, carriles confinados o carriles de transporte público;
- V. Mediante competencias de velocidad, arrancones, pruebas de destreza, acrobacias o maniobras de alto riesgo;
- VI. Con fuga del lugar de los hechos o resistencia a detenerse ante autoridad competente;
- VII. Con daño a bienes públicos, privados o infraestructura vial, o
- VIII. Con afectación a personas usuarias vulnerables de la vía pública.

La persona cuya licencia o permiso haya sido cancelado temporalmente deberá acreditar, para obtener una nueva licencia o permiso al concluir el periodo correspondiente, el cumplimiento de los requisitos ordinarios de expedición, así como un curso especializado de reeducación vial y, en su caso, las evaluaciones psicofísicas, teóricas o prácticas que determine la autoridad competente conforme a la normatividad aplicable.

Artículo 169

Toda conducta infractora deberá constar por escrito, en los formatos oficiales que para tal efecto establezcan las autoridades de vialidad, debiendo contener la descripción clara, precisa y circunstanciada de la conducta cometida, así como la o las disposiciones legales vulneradas.

Tratándose de conducción temeraria, el formato oficial deberá contener, además de los requisitos generales, los elementos previstos en el artículo 123 Quáter de esta Ley.

El documento oficial donde se haga constar la conducta infractora se hará del conocimiento de la persona presunta infractora por los medios legalmente autorizados, a efecto de brindarle certeza jurídica, permitirle el pago



correspondiente de la sanción o la presentación del recurso de inconformidad, en términos de esta Ley, su Reglamento y demás normatividad aplicable.

Ninguna sanción por conducción temeraria podrá sustentarse exclusivamente en expresiones genéricas tales como "manejo temerario", "conducción peligrosa", "falta de precaución" o cualquier otra análoga, si no se describen los hechos concretos, circunstancias de modo, tiempo y lugar, riesgo generado y medio de prueba correspondiente.

Artículo 169 Bis

El procedimiento administrativo especial para determinar la suspensión temporal superior a seis meses o la cancelación temporal de licencia o permiso para conducir por conducción temeraria se sujetará, al menos, a las siguientes reglas:

- I. La autoridad competente emitirá acuerdo de inicio, en el que precisará los hechos, antecedentes, sanciones firmes, medios de prueba y posible consecuencia administrativa;
- II. El acuerdo deberá notificarse a la persona presunta infractora en términos de las disposiciones aplicables;
- III. La persona presunta infractora contará con un plazo no menor a diez días hábiles para manifestar lo que a su derecho convenga y ofrecer pruebas;
- IV. La autoridad deberá admitir y desahogar las pruebas pertinentes y lícitas;
- V. Concluido el desahogo de pruebas, se otorgará plazo para formular alegatos;
- VI. La resolución deberá estar debidamente fundada y motivada, valorar todas las constancias del expediente, individualizar la sanción y justificar su proporcionalidad;
- VII. La resolución deberá pronunciarse expresamente sobre la existencia de reincidencia, la firmeza de las sanciones previas, la identidad de la persona conductora, la conducta realizada, el riesgo generado y la procedencia o improcedencia de la suspensión o cancelación temporal;
- VIII. La persona sancionada podrá interponer los medios de defensa previstos en esta Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones aplicables, y



IX. La sanción de cancelación temporal no será ejecutable hasta que la resolución correspondiente quede firme, salvo medidas preventivas expresamente previstas en la normatividad aplicable para evitar un riesgo inminente y debidamente justificado.

Artículo 171

El procedimiento a través del cual se impondrán las sanciones por conductas que violen disposiciones de la presente Ley y sus Reglamentos, captadas por cualquier dispositivo o medio tecnológico, será el siguiente:

I. Las boletas de infracción contendrán el nombre y domicilio del propietario del vehículo de conformidad con el Registro Vehicular correspondiente; placa, marca y modelo del vehículo; lugar, fecha y hora en que fue cometida la infracción; descripción y calificación de la misma; especificación de las disposiciones violadas; nombre y firma de las Autoridades Competentes que intervengan, y, en su caso, los datos que permitan identificar a la persona conductora;

II. La prueba física, imagen, video, registro, medición o elemento tecnológico que arroje el dispositivo y en la cual conste la conducta infractora se contendrá o referirá en la boleta de infracción, garantizando su disponibilidad para la defensa de la persona presunta infractora;

III. Se notificará dicha boleta de infracción en el domicilio de la persona que aparezca como propietaria del vehículo o por los medios legalmente autorizados, y

IV. Cuando la sanción pueda incidir en el historial personal de la persona conductora, en la suspensión o cancelación de licencia o permiso para conducir, la autoridad deberá acreditar la identidad de quien conducía el vehículo y garantizar el procedimiento correspondiente.

Para efectos de este artículo y tratándose de vehículos registrados en otra Entidad Federativa, las Autoridades Competentes podrán implementar acciones para la identificación y detención del vehículo con el que se cometió la conducta infractora, con el fin de notificar la boleta de infracción respectiva, conforme al procedimiento que se determine en el Reglamento respectivo.



TRANSITORIOS

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

Segundo. La persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado deberá realizar, en un plazo no mayor a ciento veinte días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, las adecuaciones reglamentarias necesarias para armonizar el Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla con las disposiciones contenidas en el presente Decreto.

Tercero. Los Ayuntamientos del Estado de Puebla deberán realizar, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, las adecuaciones necesarias a sus reglamentos de tránsito, movilidad, vialidad, seguridad vial y bandos de policía y gobierno, a fin de incorporar las definiciones, infracciones, medios probatorios, criterios de individualización, reglas de reincidencia, procedimientos y sanciones previstas en la Ley.

Cuarto. La Secretaría de Movilidad y Transporte deberá realizar, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, las adecuaciones necesarias a la Base de Datos prevista en la Ley, a efecto de registrar las sanciones firmes por conducción temeraria, reincidencia, suspensión o cancelación temporal de licencias y demás información necesaria para la ejecución del presente Decreto.

Quinto. La Secretaría de Movilidad y Transporte, en coordinación con las autoridades municipales competentes, deberá emitir lineamientos técnicos mínimos para la acreditación de la conducción temeraria, los cuales deberán incluir criterios de descripción de hechos, preservación de evidencia, uso de dispositivos tecnológicos, identificación de personas conductoras, registro de sanciones firmes, respeto a la protección de datos personales y garantía del derecho de audiencia.

Sexto. Las autoridades estatales y municipales competentes deberán capacitar a las personas servidoras públicas encargadas de la aplicación de la presente Ley en materia de conducción riesgosa, conducción temeraria, derechos humanos, debido proceso, uso de medios tecnológicos, elaboración de boletas circunstanciadas, preservación de evidencia y criterios de proporcionalidad en la imposición de sanciones.



Séptimo. Las sanciones por conducción temeraria previstas en el presente Decreto solo podrán aplicarse respecto de conductas cometidas con posterioridad a su entrada en vigor.

Octavo. Las disposiciones reglamentarias y administrativas que se opongan al presente Decreto quedarán sin efectos a partir de su entrada en vigor.

A T E N T A M E N T E

**CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA,
A 18 DE MAYO DE 2026**

**MARIA FERNANDA DE LA BARREDA ANGON
DIPUTADA LOCAL DE LA LXII LEGISLATURA DE PUEBLA**