

“2025 año del cincuentenario de la promulgación de la constitución política
del estado libre y soberano de Baja California Sur”
“Año de la mujer indígena y afro mexicana”
“Año del Padre Francisco Eusebio Kino”
“Noviembre Mes de la No Violencia hacia las Mujeres”.

DIP. MARÍA CRISTINA CONTRERAS REBOLLO
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
PRESENTE.-

Los accidentes por el tránsito de vehículos han llegado a significar, en el México contemporáneo, un verdadero problema social, económico, laboral y de salud pública, por decir lo menos.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía dados a conocer mediante comunicado de prensa de noviembre de 2024, tomando como referencia las estadísticas de defunciones registradas en el año 2023, los accidentes representan **la cuarta causa** de muerte en todo el país, sólo por debajo de las enfermedades cardiovasculares, diabetes y tumores malignos, desplazando a las enfermedades del hígado y COVID-19. Las muertes por siniestros viales representan la primera causa de muerte en personas entre 5 y 24 años y la segunda en personas entre 25 y 44 años.

Desde el punto de vista de su impacto social, los accidentes provocados por la conducción de vehículos, en muchos de los casos, generan consecuencias multifactoriales que van desde la pérdida de vidas humanas, lesiones incapacitantes, afectación a la economía familiar, provocan trastornos psicológicos, y en general causan un impacto social muy importante o en las familias, las comunidades y los sectores laborales, educativos y de salud pública.

Los grupos sociales más afectados generalmente son los más vulnerables. En esta categoría se encuentran peatones y ciclistas, niños y adultos mayores, motociclistas, mujeres y hombres en edad juvenil, usuarios de transporte público.

Son innumerables las políticas públicas que se han desarrollado por los tres órdenes de gobierno para prevenir, controlar y atender los efectos ocasionados por los accidentes de tránsito sobre todo aquellos que implican lesiones o las muertes de conductores, pasajeros o acompañantes.

De hecho, existe todo un andamiaje legal de observancia general en todo el territorio nacional como las contempladas en el artículo 4º de la Carta Magna, que establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En igual forma indica que en todas las decisiones y actuaciones del Estado se velará y cumplirá con el principio del interés superior de la niñez, garantizando de manera plena sus derechos. Esto incluye el derecho a la movilidad segura.

Disposiciones que son complementadas en leyes generales como la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial que establece la jerarquía de la movilidad urbana y el sistema de seguros para cubrir riesgos; la Ley General de Salud que establece el sistema integral de lesiones y la atención pre hospitalaria y cuya finalidad preponderante de ambos ordenamientos, es proteger la vida y la integridad física de las personas en sus trayectos de un lugar a otro.

Sin embargo y a pesar de todos los esfuerzos, la realidad indica que la complejidad del fenómeno de la movilidad requiere de otras medidas disuasivas que impulsen a los conductores a la observancia y respeto de reglamentos, personal de vialidad y tránsito disposiciones administrativas y leyes que persiguen una movilidad activa segura.

La justificación a este tipo de medias es más que clara y encuentra sustento en los siguientes datos y cifras, de conformidad a informes expresados por el gobierno federal a través de la Secretaria de salud, y el programa a ESTRATEGIA “Piensa, Lleguemos A SALVO” (Actúa: Salvemos Vidas, 0 muertes en las vías):

- En el mundo, cada año pierden la vida **3.16** millones de personas a causa de lesiones no intencionales y se estima que solo los accidentes de tránsito causaron **1.19** millones de muertes en 2021.

- Según datos publicados por el **Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)**, en México, en el año **2023**, los accidentes pasaron de ser la sexta a la **cuarta** causa de muerte, solo por debajo de las enfermedades del corazón, la diabetes y los tumores malignos.

- Son la primera causa de muerte en niñas y niños, adolescentes y jóvenes de **5 a 24 años** y la segunda en personas entre los **25 y 44 años**; el **42.9 %** de esas defunciones fueron causadas por accidentes de transporte. En el año 2023 fallecieron **16,772** personas por siniestros viales, **45** por día, lo que representa una tasa de **12.8** muertes por cada **100 mil** habitantes y un incremento del **5%** en comparación con **2022**, cuando se registraron **15,986** defunciones.

En teoría, los accidentes de tránsito para efectos del reproche o castigo penal están considerados como delitos culposos, es decir, aquellos en los que se obra sin intención o voluntad de causar un daño, a diferencia de los delitos dolosos donde el sujeto activo si tiene la intención o voluntad de obtener el resultado ilícito, de causar el daño.

En relación con los delitos culposos, en los que se incluye los accidentes de tránsito, nuestro Código Penal Vigente señala, en la parte que interesa lo siguiente:

CAPÍTULO II PUNIBILIDAD DE LOS DELITOS CULPOSOS

Artículo 78. Punibilidad del delito culposo. En los casos de delitos culposos, se impondrá al sujeto activo del delito **desde una cuarta parte del mínimo y hasta la mitad del máximo de las sanciones aplicables al delito doloso correspondiente**, con **excepción de aquellos para los cuales la ley señale una pena específica**. Además, impondrá en su caso, la suspensión de derechos para ejercer profesión, oficio, autorización, licencia o permiso.

.....

En el caso de homicidio culposo la pena será de **dos a seis años** de prisión y multa de cien a quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización.

Cuando el delito se cometa en la conducción de vehículo de motor en virtud de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, de personal, de escolares, de turismo o de personas, las sanciones se **podrán aumentar hasta en una mitad del mínimo y máximo** de las sanciones correspondientes a las del delito culposo, en términos de lo establecido en los párrafos que anteceden.

.....

Como bien se observa, de la redacción del primer párrafo se entiende que, de manera general, en los delitos culposos, al sujeto activo, es decir, a quien lo cometió, se le impondrá una pena que va **desde una cuarta parte del mínimo y hasta la mitad del máximo de las sanciones aplicables al delito doloso correspondiente**.

En el caso de **homicidio culposo**, aquel que se comete sin tener la intención de provocar el daño causado, en el que quedan incluidos los accidentes de tránsito, es distinto, en éste, se señala una pena específica comprendida entre los **dos y los seis años de prisión** y multa de cien a quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización.

Sin embargo, nuestro ordenamiento penal aumenta la pena en los delitos de lesiones y homicidios culposos con motivo de tránsito vehicular de la forma que a continuación se expresa:

Artículo 146. Homicidio o lesiones culposas con motivo de tránsito vehicular. Cuando el homicidio o las lesiones se cometan culposamente con motivo del tránsito vehicular, **se aumentará en una mitad del mínimo y máximo de las penas previstas en los artículos 78** respectivamente, según se adecuen a los siguientes casos:

- I. Cuando el sujeto activo conduzca en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o psicotrópicos u otras sustancias que produzcan efectos similares; o
- II. No auxilie a la víctima del delito o se dé a la fuga.

En el caso concreto al responsable del delito de homicidio o lesiones culposas con motivo de tránsito vehicular que conduzca en estado de ebriedad, estupefacientes o sustancias con efectos similares o no auxilie a la víctima o se dé a la fuga o un concurso de todas las hipótesis, se le impondrá una pena comprendida entre los 3 a los 9 de prisión.

Dentro de los factores de riesgo directamente relacionados con la producción de accidentes de tránsito se encuentran los siguientes:

A). - Velocidad. - El exceso de velocidad es la causa principal de las lesiones de tránsito en nuestro país y en nuestro Estado. Cuanto mayor es la velocidad a la que circula un vehículo, mayor es la distancia de frenado. Es un factor de riesgo importante, directamente proporcional a producir lesiones graves y mortales;

B). - Conducir en estado de ebriedad, bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o de cualquier otra sustancia que produzca efectos similares. Conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas estupefacientes, psicotrópicos o de cualquier otra sustancia que produzca efectos similares es otro factor importante que aumenta el riesgo de accidente y la gravedad del mismo, así como en la consecuencia de posibles lesiones o defunciones resultantes. Además, este factor de riesgo también está asociado con otros comportamientos de riesgo de los conductores, como el imprimir mayor velocidad, relajar las precauciones, no usar cinturones de seguridad y otros.

C). - Impericia y falta de precaución. La falta de habilidad, falta de precaución o imprudencia para conducir pueden llevar a ocasionar accidentes de tránsito, con daños materiales, lesiones graves y muertes. Es también un factor importante que debe ser considerado en la implementación de medidas y prácticas seguras de movilidad.

D). - Edad y experiencia del conductor. El riesgo más alto de accidente de tránsito está asociado a los conductores jóvenes por su tendencia a desarrollar comportamientos arriesgados a lo que se suma la falta de experiencia. Entre los conductores mayores, el riesgo más crecido de sufrir lesiones, y de que sean más graves, se suele asociar con la fragilidad física y la disminución de la práctica de conducir, la visión, es decir, los factores relativos a su estado y condición física.

E). - Incumplimiento de normas y reglamentos de tránsito. Imprimir a los vehículos una elevada aceleración sin respetar los límites de velocidad y sin necesidad de ello, la circulación entre carriles o «zigzaguar», competir con otros automovilistas, transportar más ocupantes de los permitidos (familia completa incluyendo niñas o niños en brazos) o en cajas de pickups, transportar ilegalmente carga u objetos voluminosos (tanques de gas, cajas y paquetes grandes) y otros actos imprudentes y temerarios. Generalmente implica el incumplimiento o violación de las leyes y reglamentos de tránsito.

F). - Distracciones al conducir. En la actualidad, el uso del teléfono celular es uno de los distractores más evidentes y preocupantes. Su uso para llamar o recibir llamadas y sobre todo para enviar mensajes de textos ha provocado distracciones que culminan en aparatosos accidentes de tránsito que han costado vidas humanas o lesiones que ocasionan algún tipo de discapacidad que van desde las leves a las severas.

Otros distractores son también el utilizar el teléfono celular como sistema de navegación y escuchar música con demasiado volumen o ruidosa que impide que se puedan oír sirenas de carros de emergencia, el sonido de otras bocinas que advierten de algún peligro, el ruido del tren al desplazarse por la vía y muchos más.

En este contexto, la presente iniciativa de reforma y adiciones a nuestro Código Penal Estatal busca, a través de una visión sociológica, entender los efectos que tienen los accidentes de tránsito en las víctimas, sus familias y en la sociedad en general, sobre todo en aquellos que han resultado catastróficos porque se han ocasionado muertes o han quedado víctimas con lesiones y secuelas severas producto de las mismas; y, a través de una acción legislativa proponer una medida que obligue a comprender la magnitud del problema, a cuestionar la forma en que conducimos y los riesgos que asumimos y más allá, a dimensionar su enorme impacto en lo individual, en lo familiar y en lo social.

Busca en sí, concientizar a las y los conductores de que la obligación primordial del Estado es velar y salvaguardar la vida y la integridad física de las personas que día con día están en riesgo de verse dañadas por un accidente de tránsito, derivado de su necesidad de desplazarse de un sitio a otro, ya sea peatonalmente, haciendo uso de automotores o el transporte público, por razones de escuela, trabajo, diversión y muchas otras.

Uno de los grandes problemas que aborda la presente iniciativa, resulta de la gran inconformidad individual y colectiva que genera el hecho de que los accidentes de tránsito sean ocasionados por conductoras o conductores que hubiesen realizado la conducta en estado de ebriedad, bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o de cualquier otra sustancia que produzca efectos similares; utilice indebidamente la vía ciclista, ciclovía o un carril confinado; conduzca en exceso de velocidad o produzca el accidente como consecuencia de ir utilizando o manipulando el teléfono celular mientras conduce y que como consecuencia del accidente haya defunciones o lesiones graves e incapacitantes.

Peor resulta cuando las víctimas y la sociedad en su conjunto se percatan que él o la responsable del accidente que produjo esos resultados mortales, que enlutó familias, o menoscabó de manera permanente las capacidades físicas de la o las víctimas, quedan en libertad en pocos días.

Obra en el ambiente un estado de desilusión, decepción, enojo contra las autoridades y una sensación de que la impunidad o tal vez la corrupción siguen prevaleciendo, debilitando, menoscabando la credibilidad de las instituciones persecutoras y administradoras de justicia.

La justificación teleológica, es decir, la finalidades o metas que se persiguen con la presente iniciativa encuentran su motivo al responder los siguientes cuestionamientos:

Es justo reprochar penalmente con mayor severidad a quien cause un accidente mientras conducía en estado de ebriedad, bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o de cualquier otra sustancia que produzca efectos similares; utilice indebidamente la vía ciclista, (ciclovía) o un carril confinado; conduzca en exceso de velocidad o produzca el accidente como consecuencia de ir utilizando o manipulando el teléfono celular

Que acaso su nivel de conciencia, sus facultades psíquicas y físicas mínimas no le alcanzan para comprender de los riesgos que asume para él o ella y sus acompañantes, peatones y conductores y acompañantes de otros vehículos conducir en esas condiciones

Que no se alcanza a comprender que conducir en esas condiciones es desarrollar una conducta temeraria, riesgosa y contraria a la ley

¡Acaso no se justifica un reproche penal adecuado con exactitud a la magnitud del agravio cometido!

Que descansen en la máxima de que el poder de reproche del estado ya no es utilizado discrecionalmente sino en defensa de la sociedad.

La presente iniciativa debe ser objeto de un acucioso debate, con humildad expreso mi conformidad a que se convoque a los conocedores y expertos del derecho para que aporten sus opiniones, la perfeccionen y la adecuen a la realidad social del Estado con miras siempre de proteger el bien social más valioso, la vida y la integridad física de las personas. Los sudcalifornianos tenemos derecho a vivir en paz, con una movilidad segura y con conductoras o conductores que respeten las normas y disposiciones de tránsito,

¡Solo vida, no más muertes por accidentes!

En razón de lo expuesto y fundado someto a su elevada consideración el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

QUE REFORMA EL ARTICULO 146 Y ADICIONA LAS FRACCIONES II, IV Y V AL ARTÍCULO 254 DEL CODIGO PENAL PARA EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE BAJA CALIFORNIA SUR.

Artículo Único. - Se reforma: el último párrafo del artículo 78; el artículo 146; **se adiciona:** las fracciones III, IV y V al artículo 254 del Código Penal para el Estado de Baja California Sur, para quedar como sigue:

Artículo 78. Punibilidad del delito culposo....

.....

.....

Cuando el delito se cometa en la conducción de vehículo de motor en virtud de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, de personal, de escolares, de turismo o de personas, las sanciones **se aumentarán** hasta en una mitad del mínimo y máximo de las sanciones correspondientes a las del delito culposo, en términos de lo establecido en los párrafos que anteceden.

Artículo 146. Homicidio o lesiones culposas con motivo de tránsito vehicular. Cuando el homicidio o las lesiones se cometan culposamente con motivo del tránsito vehicular, se aumentará en **tres cuartas partes** del mínimo y máximo de las penas previstas en los artículos 78 respectivamente, según se adecuen a los siguientes casos:

- I. Cuando el sujeto activo conduzca en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o psicotrópicos u otras sustancias que produzcan efectos similares;
- II. No auxilie a la víctima del delito o se dé a la fuga.
- III. Utilice indebidamente la vía ciclista o un carril confinado;
- IV. Atendiendo la vía en que circule, supere en una mitad la velocidad máxima permitida por el Reglamento de Tránsito del lugar de los hechos. En estos casos no se tomará en cuenta la preferencia en las calles o avenidas para efecto de la responsabilidad.
- V. Produzca la conducta como consecuencia de manipular el teléfono celular o cualquier dispositivo de comunicación.

Artículo 254. Daños con motivo del tránsito vehicular. Cuando los daños se ocasionen culposamente con motivo del tránsito de vehículos, se impondrá tres cuartas partes de la pena a que se refiere el artículo 252 de este Código, siempre que se trate de alguno de los siguientes casos:

- I. El sujeto activo conduzca en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o psicotrópicos u otras sustancias que produzcan efectos similares; o
- II. No auxilie a la víctima del delito o se dé a la fuga.
- III. Utilice indebidamente la vía ciclista o un carril confinado;
- IV. Atendiendo la vía en que circule, supere en una mitad la velocidad máxima permitida por el Reglamento de Tránsito del lugar de los hechos. En estos casos no se tomará en cuenta la preferencia en las calles o avenidas para efecto de la responsabilidad.
- V. Produzca la conducta como consecuencia de manipular el teléfono celular o cualquier dispositivo de comunicación.

TRANSITORIO

Único. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado.

