

INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 62 Y 171 DEL CÓDIGO PENAL FEDERAL, SUSCRITA POR LA DIPUTADA MARÍA DE LOS ÁNGELES AYALA DÍAZ E INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

Los suscritos, María de los Ángeles Ayala Díaz, y las diputadas y los diputados del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, correspondiente a la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman el párrafo segundo del artículo 62 y la fracción II del artículo 171 del Código Penal Federal, con base en la siguiente

Exposición de Motivos

Hablar o mandar mensajes de texto mientras se maneja ocasiona que el conductor desvíe la mirada de la carretera, quiten las manos del volante o manubrio y aparte la mente de la carretera y del acto de conducir, explica la Organización Mundial de la Salud (OMS). En el conductor, estas distracciones pueden aumentar el tiempo de reacción para frenar o ante señales de tránsito, como semáforos; acortar la distancia de seguridad con otros autos; y, en general, reducir la atención sobre el camino. (Cita en su página el Instituto Nacional de Salud Pública)¹

La Organización Panamericana de la Salud, de la OMS, refirió en su informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial (2009), que en el planeta los accidentes de tránsito vehiculares causan anualmente 1,2 millones de decesos de personas; entre 20 y 50 millones de traumatismos a otras víctimas; la muerte de casi 600 mil peatones, ciclistas o motociclistas; entre 1 y 3 por ciento del PIB nacional invertido por los gobiernos para atender esa situación; con costos por las lesiones que superan los 500 millones de dólares.²

En el año 2010, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con objeto de estabilizar y reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo. Lo anterior hace referencia el problema global que implica la atención de un problema mortal que puede ser prevenido.

De acuerdo con cifras de 2017 de la OMS, cada año mueren en el mundo cerca de 1,3 millones de personas en accidentes de tránsito, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales causantes de discapacidad. Los accidentes viales, además, constituyen una de las principales causas de mortalidad en todos los grupos etarios, principalmente entre personas de entre 15 y 19 años.³

“Los expertos estiman que cada año mueren en la carretera más de un millón de personas; una de cada cinco de ellas es un niño. Más de 50 millones de personas resultan heridas o padecen lesiones graves. Por consiguiente, la comunidad internacional tiene el deber de elaborar una estrategia común y medidas conjuntas que mejoren la seguridad vial.”

Señor Dmitry Medvedev, presidente de la Federación de Rusia, de 2008 a 2012

En el panorama internacional se tiene registro que en Estados Unidos se estima que el 11 por ciento de los accidentes ocurridos entre 2005 y 2007 correspondió a distracciones del conductor provocadas por distractores internos al vehículo, si bien según un estudio más reducido que englobaba a 100 conductores, en el 22 por ciento de los accidentes o accidentes fallidos, el conductor estaba realizando tareas secundarias. En 2008, la distracción del conductor fue un factor confluyente en el 16 por ciento de los accidentes mortales habidos en Estados Unidos.

En México, diariamente se registran 32 personas en accidentes viales en nuestro país, con 9 entidades encabezando el lamentable *ranking*, el último trienio: Jalisco (2 mil 484), Puebla (2 mil 268), Ciudad de México (2 mil 48), estado de México (mil 882), Guanajuato (mil 865), Sinaloa (mil 824), Nuevo León (mil 764), Tamaulipas (mil 649) y Michoacán (mil 584).

El problema de los distractores al volante han sido ampliamente explorados por expertos, pero coinciden en algunos factores entre las consecuencias, como apartar la vista del camino, distraer la concentración o quitar las manos del volante, aunque la distracción auditiva se presenta, también es un elemento alternativo que representa riesgos de accidentes en forma intermitente.

El uso del teléfono celular tiende a afectar la operación de vehículos con relación a acciones centrales:

- Aumento en el tiempo de reacción para detectar y responder a situaciones que demandan reacción inmediata
- Reduce la capacidad de mantener una posición correcta en el carril
- Reacciones de frenado más lentas, con frenadas más intensas, en consecuencia
- Puede causar la sensación de prevenir accidentes al reducir la velocidad
- Puede interferir en el tiempo de atención y seguimiento de las señales de tránsito, o desatenderlas por una distracción
- Debilita el campo de visión por atender dispositivos de comunicación
- Desorienta la distancia de seguridad por el breve tiempo de concentración y no estar atentos a los cambios inmediatos que se presenten
- Errores de cálculo o interferencias por las emociones que genere la llamada, como ira, depresión o atención a la comunicación si se plantea información considerada como muy relevante.

La adopción de tecnologías como los sistemas manos libres, ha venido a favorecer la atención al conductor en su vehículo, como reducir la atención visual al dispositivo de comunicación, sin embargo, la distracción cognitiva sigue presente y continúa debilitando la operación del vehículo como prioritaria. Involuntariamente continúa el riesgo de conductas, como ir reduciendo la velocidad, desviar la concentración al camino por atender la conversación, entre otros.

El envío de mensajes de texto o conversaciones por escrito es una situación que presenta mayores riesgos, por demandar la vista y las manos para sostener una conversación, por mínima que sea.



4

Entre 2001 y 2010, 160 mil 80 personas fallecieron en México a causa de lesiones de tránsito, mientras que, en ese lapso, murieron 49 mil 804 personas en enfrentamientos entre narcotraficantes, lo que significa 110 mil 276 decesos más por colisiones y atropellamientos que los ocasionados por la violencia de los cárteles.⁵ Es posible que su cobertura mediática la haga parecer de menor impacto, pero ese alto índice de muertes y lesiones no es menor, de ningún modo.

En el ámbito del derecho penal la culpa, se actualiza por el acto o la omisión que genera un resultado sancionado por la ley penal, de forma que culpable debió haber previsto la consecuencia de su conducta, es decir, pudo haber minimizado o prevenido el delito, pero no lo hizo.

Los accidentes de tránsito suelen ser ligados a la culpa, debido a que se vinculan con el exceso de velocidad, ingesta de bebidas alcohólicas o el uso de dispositivos móviles de comunicación. Todas esas causas guardan la característica del descuido o de la imprudencia.

El uso de teléfonos celulares, así como la obstrucción de banquetas, son dos de los principales factores que causan accidentes vehiculares, que afectan principalmente a peatones.

De acuerdo con cifras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), así como de organizaciones civiles como México Previene, AC, y Tigre Casanova, AC, diariamente mueren en nuestro país 43 personas a causa de accidentes vehiculares. Las estadísticas oficiales muestran que el uso de aparatos de telefonía celular

es el principal causante de accidentes vehiculares, pues los conductores se distraen lo mismo en zonas urbanas que en lugares con poco tráfico vial.⁶

Ante distractores afines a la imprudencia en el volante, se plantea con la presente iniciativa **modificar el artículo 62 para que se incluya que en el caso de culpa por lesiones** el comprobar que el no uso de los dispositivos móviles, si así lo dispone el ofendido.

También, se sugiere el **aumento de las multas y la comprobación del uso de dispositivos móviles de comunicación al artículo 171**, ambos del Código Penal Federal, como factores que causan accidentes de tránsito, clasificándolos con el uso de sustancias toxicas, considerándoles como factores detonadores de accidentes, a causa de la imprudencia.

TEXTO VIGENTE	TEXTO MODIFICADO
<p>Artículo 62.- ...</p> <p>Cuando por culpa y por motivo del tránsito de vehículos se causen lesiones, cualquiera que sea su naturaleza, sólo se procederá a petición del ofendido o de su legítimo representante, siempre que el conductor no se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o de cualquiera otra sustancia que produzca efectos similares y no se haya dejado abandonada a la víctima.</p>	<p>Artículo 62.- ...</p> <p>Cuando por culpa y por motivo del tránsito de vehículos se causen lesiones, cualquiera que sea su naturaleza, sólo se procederá a petición del ofendido o de su legítimo representante, siempre que el conductor no se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o de cualquiera otra sustancia que produzca efectos similares, <u>o se demuestre que al momento del accidente no operaba dispositivos móviles de comunicación,</u> y no se haya dejado abandonada a la víctima.</p>
<p>Artículo 171.- Se impondrán prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de manejador:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponda si causa daño a las personas o las cosas.</p>	<p>Artículo 171.- Se impondrán prisión hasta de seis meses, multa hasta de <u>mil</u> pesos y suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de manejador:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, <u>o se demuestre que al momento del accidente operaba dispositivos móviles de comunicación,</u> cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponda si causa daño a las personas o las cosas.</p>

En el caso de accidentes que causen lesiones o la muerte, pocas justificaciones equivalen a una conversación, por importante que sea, el riesgo de accidentes por distractores no vale la integridad de una persona. En Acción Nacional estamos en favor de la vida como el bien jurídico tutelado más valioso.

Por todo lo anteriormente expuesto, sometemos a consideración de esta soberanía el siguiente

Decreto por el que se reforman el párrafo segundo del artículo 62; el primer párrafo y la fracción II del artículo 171 del Código Penal Federal

Artículo 62. ...

Cuando por culpa y por motivo del tránsito de vehículos se causen lesiones, cualquiera que sea su naturaleza, sólo se procederá a petición del ofendido o de su legítimo representante, siempre que el conductor no se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupeficientes, psicotrópicos o de cualquiera otra sustancia que produzca efectos similares, **o se demuestre que al momento del accidente no operaba dispositivos móviles de comunicación**, y no se haya dejado abandonada a la víctima.

Artículo 171. Se impondrán prisión hasta de seis meses, multa hasta de **mil** pesos y suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de manejador:

I. (Se deroga).

II. Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, **o se demuestre que al momento del accidente operaba dispositivos móviles de comunicación**, cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponda si causa daño a las personas o las cosas.

Transitorio

Artículo Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

1 <https://www.insp.mx/avisos/3623-seguridad-vial.html>

2 V. Estrategia Mexicana de Seguridad Vial. https://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=496estrategia-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380

3 México, séptimo lugar mundial en siniestros viales. OMS. <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

4 http://conapra.salud.gob.mx/Transparencia/Transparencia_Focalizada.html

5 https://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=554:accidentes-viales-matan-mas-que-narco-mueren-17-mil-ano&Itemid=0

6 El Sol de Tampico, primero de abril de 2019.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 23 de abril de 2019.

Diputada María de los Ángeles Ayala Díaz (rúbrica)