

Quien suscribe, **Senador Pablo Angulo Briceño**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos 8, numeral 1, fracción I, 164, numeral 1, 169 y demás relativos del Reglamento del Senado de la República; someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la presente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un capítulo V al título cuarto y un artículo 164 Ter al Código Penal Federal**, de acuerdo con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La seguridad vial constituye uno de los desafíos más complejos y persistentes en materia de salud pública, seguridad ciudadana y política criminal en México, en tanto los siniestros de tránsito generan consecuencias directas e irreversibles sobre la vida, la integridad física y el patrimonio de las personas, además de implicar costos económicos y sociales de gran magnitud para el Estado. Este fenómeno no puede entenderse únicamente como una suma de eventos aislados, sino como una problemática estructural vinculada a patrones de movilidad, condiciones urbanas, factores culturales y conductas de riesgo que se reproducen de manera sistemática en la vida cotidiana, afectando de manera transversal a distintos sectores de la población y generando impactos diferenciados en función de la edad, el contexto socioeconómico y la dinámica territorial.

De acuerdo con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía¹, durante el año 2024 se registraron 374,949 accidentes de tránsito en zonas urbanas y suburbanas, lo que da cuenta de la dimensión cuantitativa del problema y de su carácter recurrente. Este volumen de siniestros no solo refleja una alta exposición al riesgo, sino también una falla estructural en los mecanismos de prevención, regulación y control de conductas asociadas a la conducción. A ello se suma que, conforme a datos de la Secretaría de Salud, en México fallecen anualmente más de 16,000 personas como consecuencia de accidentes viales, posicionando a los siniestros de tránsito como una de las principales causas de muerte, particularmente entre personas jóvenes en edad productiva, lo que implica una pérdida significativa de capital humano, productividad y cohesión social².

Dentro de este universo de siniestros, la conducción en estado de ebriedad constituye uno de los factores de riesgo más relevantes, persistentes y, sobre todo, prevenibles. El consumo de alcohol afecta de manera directa las capacidades cognitivas y motoras indispensables para la conducción segura, al reducir el tiempo de reacción, afectar la coordinación psicomotriz, disminuir la capacidad de concentración y generar una

¹ Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes>

² Puede consultarse en el siguiente enlace <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-de-salud-publica-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2023-2024>

percepción alterada del entorno. Esta combinación de factores no solo incrementa la probabilidad de verse involucrado en un accidente, sino que eleva significativamente la gravedad de sus consecuencias, al estar asociada a conductas como el exceso de velocidad, la invasión de carriles y la toma de decisiones erráticas.

En este sentido, la evidencia internacional resulta particularmente ilustrativa. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud y la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, entre el 5% y el 35% de las muertes por accidentes de tránsito a nivel global se encuentran relacionadas con el consumo de alcohol³. Si bien este rango responde a variaciones metodológicas y contextuales entre países, permite dimensionar el peso específico de este factor dentro de la siniestralidad vial. Aplicado de manera referencial al caso mexicano, donde en 2023 se registraron aproximadamente 16,772 muertes por siniestros viales, ello implicaría un rango estimado de entre 838 y 5,870 muertes anuales potencialmente vinculadas al consumo de alcohol, lo que evidencia la magnitud del problema en términos de vidas humanas que, en gran medida, podrían evitarse mediante políticas públicas más efectivas⁴.

Esta estimación se ve reforzada por datos nacionales que identifican al alcohol como uno de los principales factores asociados a la mortalidad vial, particularmente en grupos de edad jóvenes, donde los accidentes automovilísticos vinculados al consumo de alcohol se posicionan como una de las primeras causas de fallecimiento⁵. Lo anterior no sólo confirma la relevancia del fenómeno, sino que pone de manifiesto su impacto generacional y su potencial para afectar de manera estructural el desarrollo social y económico del país.

Adicionalmente, los siniestros asociados al consumo de alcohol presentan características particulares que agravan su impacto. Estos eventos suelen concentrarse en horarios nocturnos, fines de semana y periodos festivos, se desarrollan en condiciones de menor supervisión institucional y, en muchos casos, involucran velocidades superiores a las permitidas. La combinación de estos factores incrementa la letalidad de los accidentes, generando un mayor número de fallecimientos y lesiones graves en comparación con otros tipos de siniestros viales, lo que incrementa la presión sobre los servicios de salud y seguridad pública.

³ Puede consultarse en el siguiente enlace:

<https://cdn.who.int/media/docs/defaultsource/documents/health-topics/road-traffic-injuries/ifrc-drink-driving-2022-final.pdf>

⁴ Puede consultarse en el siguiente enlace <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

⁵ Puede consultarse en el siguiente enlace <https://www.gob.mx/salud/prensa/557-accidentes-automovilisticos-por-alcohol-primera-causa-de-fallecimiento-en-personas-de-20-a-39-anos>

Desde una perspectiva territorial, la incidencia de accidentes de tránsito se concentra de manera relevante en entidades con alta densidad vehicular y dinamismo urbano, destacando Nuevo León, Chihuahua, Sonora, Estado de México y Guanajuato como algunas de las entidades con mayor número de registros. Esta concentración evidencia que el problema no es homogéneo, sino que responde a condiciones específicas de movilidad, infraestructura y comportamiento social, lo que refuerza la necesidad de contar con un marco normativo sólido que permita atender la problemática de manera integral y coordinada en todo el territorio nacional.

A pesar de la magnitud de este fenómeno, el tratamiento jurídico de la conducción en estado de ebriedad en México resulta claramente insuficiente. En la mayoría de los casos, esta conducta es sancionada en el ámbito administrativo mediante multas, arrestos inmutables o la suspensión temporal de licencias de conducir, reservándose la intervención penal únicamente para aquellos supuestos en los que se produce un resultado material, como lesiones u homicidio. Este enfoque resulta limitado, en la medida en que condiciona la intervención del derecho penal a la existencia de un daño consumado, dejando sin sanción penal una conducta que, por sí misma, representa un riesgo grave e inminente para la vida y la integridad de las personas.

Desde la perspectiva de la teoría penal contemporánea, esta situación genera un vacío relevante. Los sistemas jurídicos modernos han evolucionado hacia la incorporación de los denominados delitos de peligro, los cuales permiten sancionar conductas que, aun sin haber producido un daño concreto, generan un riesgo relevante y comprobable para bienes jurídicos fundamentales. Bajo esta lógica, la conducción en estado de ebriedad constituye un claro supuesto de delito de peligro, en tanto implica la utilización de un vehículo (un instrumento con capacidad potencialmente letal) bajo condiciones que reducen de manera significativa la capacidad de control del conductor y aumentan la probabilidad de causar daño a terceros.

El derecho penal, en este sentido, no debe limitarse a actuar de manera reactiva frente al daño consumado, sino que debe intervenir de manera preventiva cuando se identifican conductas que incrementan de forma objetiva el riesgo de afectación a bienes jurídicos fundamentales. La omisión de esta intervención no solo debilita la función preventiva de la norma penal, sino que contribuye a la normalización social de conductas de alto riesgo, al transmitir la idea de que dichas prácticas no generan consecuencias jurídicas relevantes mientras no produzcan un daño inmediato.

La experiencia internacional ofrece evidencia contundente sobre la eficacia de este enfoque. En España⁶, la reforma introducida mediante la Ley Orgánica 15/2007 incorporó la conducción bajo los efectos del alcohol como delito autónomo dentro del Código Penal, permitiendo sancionar la conducta sin necesidad de que exista un resultado lesivo. Esta reforma se sustentó en la necesidad de reducir la elevada siniestralidad vial asociada al alcohol y ha sido acompañada por una política integral que incluye controles de alcoholemia, campañas de concientización y sanciones efectivas.

En Chile⁷, la denominada “Ley Emilia” representó un punto de inflexión en la política criminal en materia de seguridad vial, al establecer penas de prisión efectiva para quienes conduzcan en estado de ebriedad y causen la muerte o lesiones graves, eliminando beneficios que anteriormente permitían eludir la sanción. Esta reforma respondió a una fuerte demanda social y a la evidencia de que el marco normativo previo resultaba insuficiente para disuadir estas conductas.

Por su parte, en Canadá⁸, la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas ha sido reconocida como una de las principales causas de muerte relacionadas con conductas delictivas, lo que motivó una reforma integral en 2018 para fortalecer su persecución penal, ampliar las facultades de las autoridades y establecer mecanismos más eficaces de control.

Estos casos evidencian un consenso internacional en torno a la necesidad de tratar la conducción en estado de ebriedad como una conducta penalmente relevante, no solo por sus consecuencias, sino por el riesgo que implica. Este consenso se sustenta en evidencia empírica que demuestra que la combinación de sanciones penales, medidas administrativas y estrategias de prevención resulta más efectiva para reducir la incidencia de accidentes viales relacionados con el alcohol.

En el caso mexicano, la ausencia de una tipificación clara y homogénea a nivel federal genera además problemas de dispersión normativa, en la medida en que las entidades federativas han adoptado esquemas diferenciados, con niveles de sanción dispares, lo que debilita la coherencia del sistema jurídico y dificulta la implementación de una política pública integral en materia de seguridad vial.

Adicionalmente, esta situación incide en la percepción social del riesgo. La falta de consecuencias penales claras frente a la conducción en estado de ebriedad contribuye a su normalización, particularmente en contextos donde el consumo de alcohol forma parte de dinámicas sociales ampliamente aceptadas. Esta normalización reduce la percepción

⁶ Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-20636>

⁷ Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://www.conaset.cl/ley-emilia/>

⁸ Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://www.justice.gc.ca/eng/cj-jp/sidl-rlcfa>

de riesgo, debilita los incentivos para modificar la conducta y perpetúa un ciclo en el que la prevención resulta insuficiente.

La evidencia demuestra que las medidas exclusivamente administrativas, si bien son necesarias, resultan insuficientes para generar cambios sostenidos en el comportamiento. La incorporación de sanciones penales claras, proporcionales y efectivas permite reforzar el efecto disuasivo de la norma y enviar un mensaje contundente sobre la gravedad de la conducta. En este sentido, la presente iniciativa parte de la necesidad de fortalecer el marco jurídico mexicano mediante la tipificación expresa de la conducción en estado de ebriedad como delito, bajo un esquema que combine proporcionalidad, gradualidad y efectividad, incorporando un tipo penal básico y supuestos agravados que permitan sancionar con mayor severidad aquellas conductas que incrementan el riesgo o generan daños efectivos.

No se trata de criminalizar de manera indiscriminada, sino de construir un modelo normativo que permita prevenir conductas de alto riesgo, reducir la incidencia de accidentes viales y proteger de manera efectiva los derechos fundamentales de las personas.

En congruencia con los principios de técnica legislativa y con el objeto de dotar de coherencia sistemática al Código Penal Federal, la presente iniciativa propone la incorporación de un Capítulo V dentro del Título Cuarto, relativo a los delitos contra la seguridad vial, a efecto de reconocer de manera expresa este ámbito como un bien jurídico autónomo susceptible de protección penal. Esta decisión no responde únicamente a una cuestión de orden normativo, sino a la necesidad de actualizar la estructura del ordenamiento penal frente a fenómenos contemporáneos que, por su frecuencia, impacto social y consecuencias en la vida de las personas, requieren un tratamiento diferenciado. La seguridad vial, entendida como la condición mínima de protección en el uso del espacio público destinado a la movilidad, se ha consolidado como un ámbito que trasciende la lógica tradicional de los delitos culposos, al incorporar conductas de riesgo previsible y evitable, como la conducción en estado de ebriedad. En este sentido, la creación de un capítulo específico permite no sólo ordenar adecuadamente el tipo penal propuesto, sino también sentar las bases para el desarrollo futuro de un sistema normativo integral en materia de prevención y sanción de conductas que afectan la seguridad en la circulación.

Finalmente, la presente propuesta se sustenta en la obligación del Estado mexicano de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la seguridad, los cuales se ven directamente amenazados por la persistencia de conductas como la conducción en estado de ebriedad. En consecuencia, la tipificación de esta conducta como delito no sólo

responde a una necesidad jurídica, sino a una exigencia social orientada a salvar vidas, prevenir muertes evitables y fortalecer la seguridad en el espacio público.

Por lo anterior, el presente proyecto de decreto propone:

- 1. Incorporar en el Código Penal Federal la tipificación expresa del delito de conducción en estado de ebriedad, reconociendo su carácter como conducta de peligro que, por sí misma, pone en riesgo la vida, la integridad física y la seguridad de las personas, independientemente de que se produzca un resultado material, con el objetivo de fortalecer el enfoque preventivo del derecho penal y atender una de las principales causas de siniestralidad vial en el país.**
- 2. Establecer un tipo penal básico con sanciones proporcionales, que permitan sancionar la conducta de conducir bajo los efectos del alcohol cuando se excedan los niveles permitidos por la normatividad aplicable, incorporando penas de prisión y sanciones económicas que resulten suficientes para generar un efecto disuasivo real, sin incurrir en esquemas punitivos desproporcionados.**
- 3. Incorporar un sistema de agravantes específicas, a efecto de sancionar con mayor severidad aquellas conductas que incrementan el riesgo para terceros, tales como la reincidencia, la conducción a exceso de velocidad, la prestación de servicio público de transporte, la presencia de menores de edad en el vehículo, la conducción en zonas escolares o de alta afluencia peatonal, así como la evasión de la autoridad.**
- 4. Establecer sanciones más severas cuando la conducta derive en resultados materiales, particularmente en casos de lesiones u homicidio, fortaleciendo la respuesta penal del Estado frente a conductas que generan daños irreparables, y garantizando que exista una correspondencia entre la gravedad del hecho y la sanción aplicable.**
- 5. Vincular la sanción penal con medidas administrativas complementarias, tales como la suspensión o cancelación de la licencia de conducir, la inscripción en registros de infractores y la implementación de programas obligatorios de sensibilización y prevención, a efecto de construir una política integral en materia de seguridad vial.**
- 6. Fortalecer el enfoque de prevención general y especial, enviando un mensaje claro sobre la gravedad de la conducción en estado de ebriedad y contribuyendo a modificar patrones de comportamiento social que actualmente se encuentran normalizados, particularmente en contextos donde el consumo de alcohol forma parte de dinámicas cotidianas.**

7. **Crear un Capítulo V dentro del Título Cuarto del Código Penal Federal, relativo a los delitos contra la seguridad vial, con el propósito de dotar de coherencia sistemática al ordenamiento penal, reconocer la seguridad vial como un bien jurídico autónomo y establecer un marco normativo integral que permita regular, prevenir y sancionar conductas de alto riesgo asociadas a la conducción, particularmente aquellas vinculadas al consumo de alcohol.**

La reforma que se plantea se ilustra en el siguiente cuadro comparativo:

Código Penal Federal en vigor	Iniciativa con proyecto de decreto
Sin Correlativo	Título Cuarto Delitos contra la seguridad pública I a IV ... Capítulo V De los delitos contra la seguridad vial Artículo 164 Ter. Comete el delito de conducción en estado de ebriedad quien conduzca un vehículo automotor bajo los efectos del alcohol, cuando su nivel exceda los límites permitidos por la normatividad aplicable. A quien cometa este delito se le impondrá pena de dos a cinco años de prisión, multa de cien a trescientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, así como la suspensión de la licencia de conducir hasta por tres años. Las penas previstas en el párrafo anterior se incrementarán hasta en una mitad cuando concorra cualquiera de las siguientes circunstancias: I. Exista reincidencia; II. Se conduzca a exceso de velocidad; III. Se transporte a menores de edad, personas con discapacidad o personas adultas mayores; IV. Se preste servicio público de transporte o se conduzca un vehículo de carga;

	V. Se conduzca en zonas escolares, hospitalarias o de alta concentración peatonal; VI. Se evada o desobedezca a la autoridad. Cuando del hecho resulten lesiones, se aplicarán las penas correspondientes al delito cometido, aumentadas hasta en una mitad. Cuando del hecho resulte la muerte de una o más personas, se aplicarán las penas correspondientes al delito de homicidio, aumentadas hasta en una mitad, sin perjuicio de la reparación integral del daño. En todos los casos, el juez podrá ordenar la cancelación definitiva de la licencia de conducir cuando exista reincidencia o cuando la gravedad del hecho así lo amerite.
--	---

Conforme al artículo 169, numeral 1, fracción III del Reglamento del Senado de la República, la presente iniciativa se vincula de manera directa con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, al atender una problemática que impacta de manera simultánea en la salud pública, la seguridad vial, la integridad de las personas, la movilidad segura y la capacidad institucional del Estado para prevenir conductas de alto riesgo. La conducción en estado de ebriedad no constituye únicamente una infracción individual, sino una conducta que puede generar consecuencias irreversibles para terceras personas, afectar la convivencia social y producir costos humanos, familiares, económicos e institucionales que trascienden el ámbito privado. Por ello, su tipificación penal se inserta en una visión de desarrollo sostenible que reconoce que la protección de la vida, la prevención de muertes evitables y la construcción de entornos seguros son condiciones indispensables para garantizar bienestar, inclusión y justicia.

En particular, la iniciativa se relaciona con el **Objetivo de Desarrollo Sostenible 3, Salud y bienestar**, especialmente con la meta 3.6, relativa a reducir el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito. La conducción bajo los efectos del alcohol es uno de los factores de riesgo más relevantes y prevenibles dentro de la siniestralidad

vial, por lo que establecer un tipo penal específico contribuye a fortalecer la prevención, elevar el efecto disuasivo de la norma y reducir conductas que ponen en riesgo la vida y la integridad física de las personas. La reforma reconoce que la seguridad vial debe abordarse como un asunto de salud pública y no únicamente como una cuestión administrativa, en tanto los siniestros relacionados con el alcohol generan fallecimientos, lesiones graves, discapacidad permanente, saturación de servicios médicos y afectaciones emocionales y patrimoniales para las familias.

Asimismo, la propuesta guarda relación con el **Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, Ciudades y comunidades sostenibles**, al promover entornos urbanos más seguros, ordenados y adecuados para la movilidad de todas las personas. La seguridad vial forma parte esencial del derecho a la ciudad y del uso seguro del espacio público, pues las calles, avenidas y vialidades no sólo son espacios de circulación vehicular, sino también lugares de convivencia, tránsito peatonal, movilidad ciclista, transporte público y actividad comunitaria. En ese sentido, sancionar de manera más clara y proporcional la conducción en estado de ebriedad contribuye a reducir riesgos en zonas escolares, hospitales, áreas de alta concentración peatonal y vías de alta circulación, fortaleciendo una visión de movilidad segura centrada en las personas y no únicamente en los vehículos.

De igual forma, la iniciativa se vincula con el **Objetivo de Desarrollo Sostenible 16, Paz, justicia e instituciones sólidas**, al fortalecer la capacidad del Estado para prevenir, sancionar y atender conductas que afectan la seguridad de la población. La creación de un capítulo específico sobre delitos contra la seguridad vial dentro del Código Penal Federal permite dotar de mayor coherencia al ordenamiento penal, reconocer la seguridad vial como un bien jurídico susceptible de protección y generar herramientas institucionales más claras para la actuación de las autoridades. Con ello, se fortalece el Estado de derecho, se mejora la certeza jurídica y se envía un mensaje normativo claro sobre la gravedad de conducir bajo los efectos del alcohol.

Finalmente, la presente iniciativa también incide de manera indirecta en el **Objetivo de Desarrollo Sostenible 10, Reducción de las desigualdades**, en tanto los siniestros viales afectan de manera diferenciada a personas, familias y comunidades con menores recursos, quienes suelen enfrentar mayores dificultades para asumir los costos médicos, legales, funerarios, de rehabilitación o de pérdida de ingresos derivados de un accidente grave. La prevención de muertes y lesiones evitables no sólo protege bienes jurídicos fundamentales, sino que también contribuye a evitar que los hogares enfrenten procesos de empobrecimiento, endeudamiento o deterioro de su estabilidad económica como consecuencia de hechos viales prevenibles. Por ello, la reforma propuesta se inscribe en una agenda de justicia, prevención y protección social, orientada a reducir riesgos, salvar

vidas y fortalecer la seguridad vial como componente indispensable del desarrollo sostenible.⁹

Por lo anterior expuesto, se presenta a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de:

DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN CAPÍTULO V AL TÍTULO CUARTO Y UN ARTÍCULO 164 TER AL CÓDIGO PENAL FEDERAL, EN MATERIA DE DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.

ÚNICO. Se **adiciona** un Capítulo V al Título Cuarto, así como un artículo 164 Ter al Código Penal Federal, para quedar como sigue:

Título Cuarto

Delitos contra la seguridad pública

I a IV ...

Capítulo V

De los delitos contra la seguridad vial

Artículo 164 Ter. Comete el delito de conducción en estado de ebriedad quien conduzca un vehículo automotor bajo los efectos del alcohol, cuando su nivel exceda los límites permitidos por la normatividad aplicable.

A quien cometa este delito se le impondrá pena de dos a cinco años de prisión, multa de cien a trescientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, así como la suspensión de la licencia de conducir hasta por tres años.

Las penas previstas en el párrafo anterior se incrementarán hasta en una mitad cuando concorra cualquiera de las siguientes circunstancias:

- I. Exista reincidencia;
- II. Se conduzca a exceso de velocidad;
- III. Se transporte a menores de edad, personas con discapacidad o personas adultas mayores;
- IV. Se preste servicio público de transporte o se conduzca un vehículo de carga;
- V. Se conduzca en zonas escolares, hospitalarias o de alta concentración peatonal;

⁹ONU. Objetivos de Desarrollo Sostenible 2023, en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/peace-justice/>

VI. Se evada o desobedezca a la autoridad.

Cuando del hecho resulten lesiones, se aplicarán las penas correspondientes al delito cometido, aumentadas hasta en una mitad.

Cuando del hecho resulte la muerte de una o más personas, se aplicarán las penas correspondientes al delito de homicidio, aumentadas hasta en una mitad, sin perjuicio de la reparación integral del daño.

En todos los casos, el juez podrá ordenar la cancelación definitiva de la licencia de conducir cuando exista reincidencia o cuando la gravedad del hecho así lo amerite.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. Las autoridades competentes deberán realizar las adecuaciones normativas, administrativas y operativas necesarias para la implementación del presente Decreto.

TERCERO. Las autoridades federales y locales deberán fortalecer las acciones de prevención, sensibilización y control relacionadas con la conducción en estado de ebriedad, incluyendo campañas de información pública, programas de educación vial y operativos de alcoholimetría.

CUARTO. La aplicación de las sanciones previstas en el presente Decreto será independiente de las responsabilidades administrativas, civiles o de cualquier otra naturaleza que pudieran derivarse de los mismos hechos.

Sala de Sesiones del Senado de la República, Ciudad de México, a Abril de 2026.

Suscribe



SENADOR PABLO ANGULO BRICEÑO