

## Dictámenes

DE LA COMISIÓN DE JUSTICIA, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 171 Y 172 DEL CÓDIGO PENAL FEDERAL

### HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Justicia de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión de la LXIII Legislatura, le fue turnada la iniciativa con proyecto de decreto por la que se reforma los artículos 171 y 172 del Código Penal Federal, suscrita por el Diputado Juan Manuel Cavazos Balderas, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71 y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 39 y 45, numeral 6, incisos e), f) y g), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 80, numeral 1, fracción II, 84, 85, 157, numeral 1, fracción I, 158 numeral 1, fracción IV y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, los miembros de esta Comisión de Justicia sometemos a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea el presente dictamen al tenor de los siguientes:

### I. ANTECEDENTES

1. El 24 de noviembre del 2016, el diputado Juan Manuel Cavazos Balderas, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presentó iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 171 y 172 del Código Penal Federal.

2. Posteriormente el 28 de noviembre de 2016, esta Comisión de Justicia recibió formalmente la iniciativa en comento.

### II. Contenido de la iniciativa

El Diputado suscribiente motiva su iniciativa comentando que los accidentes viales son ocasionados por diversas circunstancias de los conductores, ya sea por falta de pericia y cultura vial, por estado voluntario de intoxicación ya sea por alcohol o por diversas sustancias que producen efectos similares, exceso de veloci-

dad, o simplemente por inobservar o desconocer los reglamentos de vialidad y tránsito vigentes en las municipalidades.

Menciona que los accidentes viales representan la primera causa de muerte entre niños y jóvenes de 5 a 29 años, y la segunda de discapacidad permanente y que asimismo, es el primer motivo de orfandad. Que cada año fallecen en México más de 16 mil personas en percances viales, de los cuales, 90 por ciento pudieron evitarse.

Pero centra su postura en que la distracción en la conducción es un importante factor de riesgo de traumatismo por accidente de tránsito. Fundamenta que existen distintos tipos de distracciones; por lo general éstas se dividen en distracciones que tienen su origen dentro del vehículo, siendo el más importante el utilizar el teléfono celular. Y menciona un dato relevante al mencionar que hablar por teléfono celular, y sobre todo escribir mensajes de texto al conducir, desplazó la ingesta de alcohol como la primera causa de accidentes viales, según datos de la Cruz Roja Mexicana.

De allí se desprende que los conductores que utilizan el teléfono celular durante la conducción corren un riesgo aproximadamente cuatro veces mayor de verse involucrados en un accidente. Que un conductor que acostumbra enviar mensajes de texto mientras conduce tiene 23 veces más probabilidades de verse involucrado en un choque que alguien que no lo hace.

El suscribiente comenta que la conducción segura de un vehículo requiere que el conductor se encuentre totalmente enfocado en esta actividad.

Por lo cual afirma que utilizar un teléfono celular durante la conducción tiene una serie de efectos perjudiciales que afectan al comportamiento del conductor y que ello se debe a que el conductor no solamente se distrae físicamente al usar el teléfono y conducir simultáneamente, sino que además se produce una distracción cognitiva ya que ha de dividir su atención entre la conversación que mantiene ya sea por voz o por mensajes de texto y las tareas propias de conducir.

Bajo ese contexto, el diputado suscribiente considera conveniente aumentar las penas para los delitos derivados de la conducción de vehículos, tales como lesiones que pongan en peligro la vida del ser humano y

homicidios, que cometan los ciudadanos por conducir y a la vez utilizar radios, teléfonos celulares o cualquier otro aparato de comunicación, ya sea para hablar o enviar cualquier tipo de mensajes de texto, con la salvedad de que se utilice con tecnología de manos libres u otra tecnología que evite la distracción del conductor, lo antes mencionado con la intención de disminuir las consecuencias jurídicas materiales que originan los accidentes viales, esto en beneficio de la sociedad y en salvaguarda del bien jurídico tutelado por los citados delitos, como lo es la vida de las personas. De igual forma, y en congruencia con lo señalado, estima necesario aumentar las penas para quienes en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometan 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.

Por lo anteriormente señalado el suscribiente propone tomar acciones legislativas, incluso de prisión, con el objetivo de que los ciudadanos tomen conciencia de los efectos y consecuencias negativas que ocasiona realizar este tipo de conductas, en perjuicio de la sociedad misma, y que estas acciones van a ocasionar una mejor cultura vial en la sociedad, disminuyendo considerablemente los motivos por los cuales se ocasiona un perjuicio a un ciudadano.

En tal virtud, con la presente propuesta, el proponente comenta que se estaría regulando el fenómeno social que está aconteciendo, sancionando en el Código Punitivo a toda persona que incurra en la hipótesis que se plantea en esta iniciativa, todo a fin de garantizar el bien jurídico tutelado señalado con antelación.

En consecuencia de lo anteriormente especificado, el diputado iniciante propone reformar los artículos 171 y 172 del Código Penal Federal, a fin de aumentar la pena para los delitos derivados de la conducción de vehículos de motor cometidos por conductores que utilicen radios, teléfonos celulares o cualquier otro medio de comunicación con la salvedad de que se utilice con tecnología de manos libres u otra tecnología que evite la distracción del conductor, y aumentar la pena de aquellos conductores que cometan un delito y conduzcan en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes al momento de ocasionar un accidente vial.

Con el objeto de brindar una mayor claridad a la propuesta del diputado iniciante, se anexa el siguiente cuadro comparativo:

Texto vigente	Texto propuesto
<p><b>Artículo 171.-</b> Se impondrán prisión <del>de uno a tres meses</del>, multa <del>hasta de diez pesos</del> y suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de manejar.</p> <p><b>I.- (Se deroga).</b></p> <p><b>II.-</b> 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><b>Artículo 171.</b> Se impondrán prisión de <b>uno a tres años</b>, hasta <b>trescientos días</b> multa y suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de manejar, 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><b>Artículo 172</b> Cuando se cause algún daño por medio de cualquier vehículo, motor o maquinaria, además de aplicar las sanciones por el delito que resulte, se inhabilitará al delincuente para manejar aquellos aparatos, por un tiempo que no baje de un mes ni exceda de un año. En caso de reincidencia, la inhabilitación será definitiva.</p> <p><b>Sin correlativo.</b></p>	<p><b>Artículo 172</b> Cuando se cause algún daño por medio de cualquier vehículo, motor o maquinaria, además de aplicar las sanciones por el delito que resulte, se inhabilitará al delincuente para manejar aquellos aparatos, por un tiempo que no baje de un mes ni exceda de un año. En caso de reincidencia, la inhabilitación será definitiva.</p> <p>Además de lo señalado en el párrafo anterior, a quien conduzca un vehículo de motor utilizando radio, teléfono celular o cualquier otro aparato de comunicación, ya sea para hablar o enviar cualquier tipo de mensajes de texto, salvo que se utilice con tecnología de manos libres u otra tecnología que evite la distracción del conductor, y cause lesiones que pongan en peligro la vida de un ser humano u homicidio, se le impondrá además de la sanción correspondiente al delito cometido, una pena de uno a tres años de prisión.</p>

### III. CONSIDERACIONES

**PRIMERA.** Los integrantes de esta Comisión dictaminadora al realizar un estudio la iniciativa con proyecto de decreto del Diputado Juan Manuel Cavazos Balderas, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, coincidimos con su objetivo, ya que éste consiste en contribuir a que se reduzcan los accidentes automovilísticos derivado de distractores de los conductores como lo es el uso de equipos de radiocomunicación.

**SEGUNDA.** La prevención es parte fundamental en el Derecho, y más aún en el área del Derecho penal en donde este debe utilizarse como la última ratio, es decir antes de la aplicación de una sanción se deben agotar todos los recursos necesarios para que una persona o individuo no llegue a este supuesto y para esto la prevención es la herramienta por excelencia, para esto mencionaremos que existen cuatro tipos de prevención que enseguida describiremos:

- Prevención especial positiva
- Prevención especial negativa
- Prevención general positiva
- Prevención general negativa<sup>1</sup>

Dado lo anterior, nos permitiremos mencionar que la iniciativa que se propone toma como base la prevención general positiva, con el objetivo de disuadir a los individuos que acostumbran la utilización de teléfonos móviles, radio o cualquier aparato de comunicación cuando se encuentran manejando un vehículo automotor y reducir con esto el riesgo de tener accidentes de tránsito y a su vez evitar la comisión de conductas típicas como las lesiones e incluso el homicidio.

La iniciativa que nos ocupa sigue este hilo conductor y a su vez el de poner nuestra legislación acorde a las obligaciones que soberanamente ha asumido el Estado Mexicano ante el concierto general de las naciones en cuanto a prevención de accidentes de tránsito, situación que más adelante se explicará.

La propuesta del diputado iniciante versa sobre dos artículos que se pretenden reformar.

En orden cronológico, en este dictamen se analizarán las propuestas planteadas por el diputado iniciante utilizando como métodos interpretativos el analítico, deductivo y el funcional, de manera que ello permita determinar sobre la viabilidad o inviabilidad de cada una de las mismas.

**TERCERA.** En la primer propuesta, consistente en la reforma al artículo 171 del Código Penal Federal, se advierte claramente la preocupación del iniciante ante la falta de responsabilidad de los conductores de vehículos automotores y sugiere incrementar la penalidad hacia los individuos que se encuentren en la hipótesis de cometer una 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 a las cosas se le impondrán de uno a tres años de prisión y hasta trescientos días de multa, cuando el texto vigente marca que se impondrán por este mismo supuesto prisión hasta de seis meses y multa hasta de cien pesos, y en ambos casos la suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de manejador.

La pauta para poder determinar la viabilidad o inviabilidad de la propuesta, la podemos localizar en lo que mencionaba el primer gran garantista de la época moderna, Cesare Bonesana, Marques de Beccaria, el cual en su tratado “De los delitos y de las penas” propone el siguiente principio universal:

*“No solo es Interés común que no se cometan delitos, pero aún lo es que sean menos frecuentes, á proporción del daño que causan en la sociedad. Así, pues, más fuertes deben ser los motivos que retraigan los hombres de los delitos, a medida que son contrarios al bien público, y a medida de los estímulos que los inducen a cometerlos. Debe por esto haber una proporción entre los delitos y las penas.”<sup>2</sup>*

Este mismo principio, lo encontramos inmerso en el artículo 22 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual a la letra dice:

*“Quedan prohibidas las penas de muerte, de mutilación, de infamia, la marca, los azotes, los palos, el tormento de cualquier especie, la multa excesiva, la confiscación de bienes y cualesquiera otras penas inusitadas y trascendentales. Toda pena deberá ser proporcional al delito que sancione y al bien jurídico afectado.”<sup>3</sup>*

Como bien se puede apreciar en lo mencionado en nuestra Constitución, la parte crucial en el análisis de este punto, es determinar si el aumento a la penalidad que sugiere el diputado proponente, la cual es de uno a tres años de prisión y hasta trescientos días de multa y suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de manejador, por la conducta típica que deriva el presente dictamen, sea proporcional a la importancia social del hecho que se pretende penalizar.

Para poder determinar el impacto social del que hablamos en el párrafo anterior, necesitamos primeramente verificar las estadísticas que existen referente a los daños ocasionados a las personas o cosas, por individuos que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes comete alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación, para esto y para tener un primer parámetro nos remitimos a los que nos comenta el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015, de la Organización Mundial de la salud, el cual nos dice:

*“Conducir bajo los efectos del alcohol aumenta la probabilidad de accidente y de que este termine en muerte o traumatismo grave.”<sup>4</sup>*

De igual manera ofrece un mapa en el que se muestran los países que cuentan con leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol.<sup>5</sup>



Como se puede apreciar en el mapa mostrado, nuestro país está marcado con el color naranja, mismo que indica que en él no existen leyes sobre conducción bajo los efectos del alcohol o las que existen no tienen en cuenta la CAS/CAS mayor o igual 0,08g/dl. Situación que sugiere legislar en esta materia con carácter preventivo.

Otro organismo que nos ofrece estadísticas es el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), el cual ofrece la siguiente infografía de alcohol 2015:

*“De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), entre 1% y 21% del total de las muertes causadas por el tránsito pueden ser atribuidas a la conducción bajo los efectos del alcohol.*

*Una medición sobre la prevalencia de este factor de riesgo en las entidades federativas, entre 2010 y 2013, arrojó los siguientes resultados:*

- 4.9% de los conductores observados lo hacían bajo los efectos de bebidas alcohólicas.
- En conductores jóvenes o inexpertos se incrementa notablemente el riesgo de sufrir un accidente aún con niveles bajos de alcohol, sin embargo 5.9% de los jóvenes entre 18 y 21 años de edad conducían bajo los efectos del alcohol.
- 5.1% de los hombres y 3.1% de las mujeres conducían bajo los efectos del alcohol.
- La prevalencia en conductores de motocicletas fue más alta que en los conductores de vehículos automotores.

• En 2013, en las zonas urbanas y suburbanas de México, 10.5% del total de las colisiones, 13.6% de aquellas en donde hubo algún lesionado y 19% en donde hubo al menos un fallecido estuvieron relacionadas con el consumo de bebidas alcohólicas.

• En 28 de las 32 entidades del país las leyes de tránsito establecen que conducir bajo los efectos del alcohol es causa de una infracción. Únicamente 16 aluden de forma directa o indirecta a la facultad de la autoridad para implementar puntos de control de alcoholimetría.<sup>6</sup>

Como se puede observar el impacto que tiene el alcohol en los accidentes de tránsito es innegable, tan es así que instituciones de gobierno en conjunto con organismo internacionales y la iniciativa privada se han dado a la tarea de constituir programas como el de “Pilotos por la seguridad vial” la cual es una iniciativa que suma los esfuerzos del Gobierno Federal a través de la Secretaría de Salud, la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) México, Escudería TELMEX, Cruz Roja Mexicana, así como de otras instituciones públicas y privadas<sup>7</sup>, para brindar apoyos en diferentes sectores y lograr una seguridad vial.

Como se puede apreciar la trascendencia a nivel nacional de los accidentes de tránsito que provocan lesiones o muertes de personas a causa del manejar un automotor bajo los efectos del alcohol o drogas es de un alto impacto, lo que de igual forma puede apreciarse cotidianamente en los medios de comunicación masiva, noticieros, radio, periódicos, ya sea en medios electrónicos o impresos, notas periodísticas, que hablan sobre el tema.

Sumando a lo mencionado y como referencia a nivel internacional, sobre la experiencia de aplicar la prevención general positiva, mediante el aumento de las penas, como lo pretende realizar el diputado iniciante, se puede observar el ejemplo de Chile, el cual en el año 2014 puso en vigor una ley denominada “La ley Emilia”, misma que establecía sanciones más duras a quienes manejen en estado de ebriedad y provocarán un accidente, esta ley tuvo muy buenos resultados, disminuyendo el número de accidentes de tránsito por esta causa.

Esto último que se menciona con base a notas de periódicos como la de “El Nacional”, que publicó la siguiente:

### ***Bajan accidentes y muertes por alcohol tras Ley Emilia***

*Por Valentina Mery-11/02/2015*

Tras cuatro meses de haberse promulgado la Ley Emilia, que endurece las sanciones a los conductores que manejan bajo la influencia del alcohol, los resultados han sido positivos. Según información de Carabineros, obtenida por Ley de Transparencia, los accidentes a nivel país causados por alcohol en el conductor disminuyeron en un 9%: entre el 16 de septiembre de 2014 -día que entró en vigencia la legislación- y el 31 de enero de este año, se produjeron 3.245 casos, mientras en el mismo periodo del año anterior hubo 3.568 eventos. (Ver infografía). En esta misma línea el número de fallecidos también tuvo una baja, pasando de 56 casos a 42 en los últimos cuatro meses.

“Desde la promulgación de la Ley Emilia el año pasado a la fecha, un antecedente positivo es que los conductores han tomado conciencia respecto a lo que se exponen al conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol. Esto gracias a las campañas y a la difusión sobre las penas que arriesgan al protagonizar un accidente de tránsito en esas condiciones”, explica el mayor Víctor Vielma, de la 57° comisaría motorizada de Carabineros.

*A pesar de esto, son tres las regiones que han tenido un aumento en el número de accidentes por causa del alcohol. En la Región Metropolitana pasaron 798 a 811 casos.*

*Por otro lado, los tipos de accidentes más recurrentes fueron la colisión (1.412) y choque (1.214).<sup>8</sup>*

Como bien pudo observarse en los datos presentados en este análisis, se puede determinar que la conducta en comento es de una trascendencia social importante y que el aumento en las penas que propone el diputado es proporcional tanto al hecho como al bien jurídico tutelado que se pretende proteger que es la integridad de las cosas, personas e incluso la vida de estas y que retomando la parte del comparativo y la experiencia de otros países como el de Chile, en el cual se ha aprovechado la prevención general positiva que da cabida en el derecho penal y su experiencia de éxito, considera-

mos viable la propuesta de la reforma que se propone al presente artículo 171 del Código Penal Federal.

**QUINTA.** En cuanto a la propuesta del diputado iniciante, consistente en reformar adicionando un párrafo al artículo 172 del Código Penal Federal, esta la encontramos al igual que en el caso anterior orientada a utilizar la prevención especial positiva, de tal manera que propone aumentar la penalidad de uno a tres años de prisión, además de la sanción correspondiente a quien cause lesiones que pongan en peligro la vida de un ser humano u homicidio, cuando estas sean causadas por la distracción del conductor al utilizar ya sea radio, telefonía celular o cualquier aparato de comunicación, ya sea para hablar o enviar cualquier tipo de mensaje de texto, esto con la salvedad de que se utilice con tecnología de manos libres o alguna otra que evite la distracción del conductor.

Como se puede dar cuenta, la manera de poder verificar la viabilidad o inviabilidad de la propuesta del Diputado iniciante es al igual que en el punto número uno de este dictamen, verificar con base en el principio de proporcionalidad de la pena, la trascendencia social del hecho que pretende penalizarse, para determinar si la pena propuesta es congruente con esta trascendencia.

De esta manera para conocer las estadísticas sobre la consecuencia de utilizar cualquier tipo de aparato que disminuye la atención del conductor, pero en especial el del teléfono celular ya sea en una llamada o enviando mensajes de texto, cuando se conduce, nos permitiremos remitirnos a lo que informa el CONAPRA en la infografía de uso de celular y conducción:

*“Estudios observacionales se llevaron a cabo en Guadalajara, Zapopan, León y Cuernavaca, en 2011 y 2012.*

*En promedio 10.7% de los conductores observados utilizaban dispositivos móviles.*

*La distracción del conductor puede ser de 4 tipos:*

- *Visual: Mirar a otro lado del camino en actividades no relacionadas con la conducción.*
- *Cognitiva: Reflexionar sobre un tema de conversación, como resultado de hablar por teléfono, en*

lugar de estar atento a la situación del entorno y de la vía pública.

- *Auditiva: Responder a una llamada telefónica o escuchar música a gran volumen puede enmascarar otros sonidos, tales como sirenas de las ambulancias, etc.*
- *Física: Operar el volante con una sola mano por usar el celular o inclinarse para sintonizar una estación de radio puede dar lugar a girar el volante.*

*Leer un mensaje en un dispositivo móvil aparta tus ojos del camino por cerca de 5 segundos. A 75km/h es tiempo suficiente para cruzar un campo de fútbol completo.*

*Los conductores jóvenes son más propensos a usar un dispositivo móvil mientras conducen.”<sup>9</sup>*

La infografía es clara; las distracciones que se producen al manejar son muy variadas y aumentan considerablemente el riesgo de tener un accidente de tránsito y con esto causar lesiones o incluso la muerte a personas, y aunque en casi todo el territorio nacional se encuentra prohibido por los reglamentos de tránsito esta acción, en la práctica los conductores siguen realizándola sin tomar en cuenta las consecuencia de esto.

Para seguir con el análisis respectivo, tomaremos en cuenta una nota del periódico Excélsior que menciona:

#### **Uso de celular al conducir, un llamado a la tragedia**

*Por Francisco Pazos 25/04/2015 05:07*

*CIUDAD DE MÉXICO, 25 de abril.- Al distraer la vista del camino para contestar una llamada o para observar la pantalla de un teléfono celular se incrementa 400 por ciento la posibilidad de sufrir un accidente durante la conducción.*

*Manipular un dispositivo móvil mientras se conduce no tarda más de cinco segundos, sin embargo, ese breve espacio de tiempo en el que se dirige la atención para identificar una llamada, seleccionar una canción o abrir un mensaje puede ser suficiente para provocar un accidente mortal.*

*Los errores humanos por malas prácticas al volante, como las distracciones, son determinantes en 80 por ciento de los accidentes viales, de acuerdo con estadísticas del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (Conapra).*

*Este consejo ha calificado la accidentalidad vial como un problema de seguridad pública a nivel nacional, en el que destaca como foco rojo el DF, donde cada año ocurren en promedio 18 mil accidentes que se saldan con la muerte de por lo menos mil personas. “Nos enfrentamos a un grave problema de salud pública”.*

*Según Conapra, las principales causas de accidentes en cuanto al error humano son el exceso de velocidad, consumo de alcohol y el uso de dispositivos móviles.*

*“En los últimos años el uso del celular como un factor ha ido en aumento y ha generado mayores accidentes viales”, apuntó Monserrat Narváez, directora de México Previene.*

*De acuerdo con autoridades de Salud del DF la conducción segura no es posible si al mismo tiempo se ejecuta otra acción como marcar un número, contestar una llamada, redactar un mensaje de texto o, incluso, beber agua.*

*En el Hospital General del Xoco, centro de salud especializado en trauma, se llevaron a cabo mediciones que revelaron que al viajar a 100 kilómetros por hora, distraer la atención durante cinco segundos para digitar un celular provocaría 140 metros de camino sin ver con atención.*

*“Cuando se utiliza un celular se producen graves alteraciones en la conducta de quien conduce principalmente porque se distrae la vista del camino y se amplían los tiempos de reacción. Si viaja a 100 kilómetros por hora y realiza una llamada de dos minutos, pasará dos kilómetros sin ver el camino, lo que significa que habrá personas en riesgo”, apuntó Narváez.*

*A nivel internacional, cada año mueren 1.5 millones de personas en accidentes de tránsito y 50 millones enfrentarán lesiones de por vida. En México, las estadísticas llegan hasta 18 mil decesos al año*

y el número de heridos sube hasta 400 mil personas.

*En España, quinto en el ranking europeo en accidentalidad vial, el número de percances mortales durante 2013 se cifró en 89 mil 519 en los que murieron mil 680, en 44 por ciento de los casos, intervinieron algún distractor, de acuerdo con la Dirección General de Tránsito.*

*En México, esta cifra apenas alcanzaría 10 por ciento según mediciones realizadas por la Conapra en ciudades como Cuernavaca y Zapopan y sería equiparable con lo que ocurre en la capital del país.*

*Sin embargo, para la asociación civil México Previene, las estadísticas no concuerdan si se considera que en 2013, la Secretaría de Seguridad Pública del DF impuso 16 mil multas por conducir y usar un celular; estadística que subió hasta 18 mil en 2014.*

*“Es un problema que no está siendo atendido por las autoridades y que la población desconoce sobre los riesgos de esta acción. En específico, accidentes causados por el uso del celular en el Distrito Federal suman alrededor de 650 al año, pero creemos que son cifras que están subregistradas”, señaló Narváez.*

*Contrario a lo que sostiene el Conapra, la Cruz Roja Mexicana alertó a finales de diciembre del año pasado que el uso del celular mientras maneja había rebasado al consumo de alcohol como primera causa de accidentalidad vial.<sup>10</sup>*

Las estadísticas en la nota son claras y precisas demostrando el riesgo que se corre cuando se utiliza un dispositivo móvil y al mismo tiempo se está manipulando un vehículo automotor, las consecuencias llegan a ser fatales, con esto resulta fácilmente demostrable el problema de salud para la sociedad que acarrea esta práctica y como ya lo habíamos mencionado anteriormente no obstante que esté prohibido en casi todas las partes del país, resulta necesario el poder legislar apoyándose del derecho penal con el único objetivo necesario de lograr la disuasión de los individuos manejadores y lograr con esto la prevención en la realización de esta conducta y proteger con esto el bien jurídico

tutelado, que es la integridad física, así como la vida de las personas.

Para sumar a este análisis cabe mencionar que la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en su resolución 64/255, 1 de marzo de 2010, proclamó el periodo 2011-2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.<sup>11</sup>

A esta estrategia nuestro país ha adquirido el compromiso y ha tomado acciones concretas entre ellas que los secretarios de Salud y de Comunicaciones y Transportes firmaron, el 12 de mayo de 2011, en presencia de representantes de instituciones públicas, privadas y sociales, la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, alineada a los 5 Pilares de Acción del Plan Mundial por la seguridad vial de Naciones Unidas.

Aunado a lo anterior, en materia legislativa en el mes de abril de 2011, por gestiones de la Secretaría de Salud, el Senado de la República aprobó un Punto de Acuerdo promulgando la década 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial en México (Gaceta del Senado Abril de 2011).

De esta manera podemos ver que existe una preocupación a nivel mundial de tomar medidas y así reducir el riesgo de sufrir accidentes de tránsito, cuestión por la cual la iniciativa del Diputado proponente puede surgir como una herramienta más que permita sumarse a todas las estrategias ya tomadas por los diferentes organismos que se encuentran llevando la batuta en esta orquesta de tratamientos que luchan por la prevención de estas conductas, y aportar al decenio de acción para la seguridad vial tanto de las naciones unidas como de México lo pertinente en materia penal.

En consecuencia y como ya se ha comentado para poder reforzar todas estas estrategias para la seguridad vial, se considera conveniente la propuesta del iniciante, toda vez que se ha demostrado la trascendencia social del hecho, así como la pertinencia entre esta trascendencia y la pena propuesta, salvo un ligero cambio en la redacción propuesta, dado que en esta, el diputado iniciante propone; “salvo que se utilice con tecnología de manos libres u otra tecnología que evi-

te la distracción del conductor” y como bien se ha hecho ver en las estadísticas y notas mostradas con antelación que cualquier tipo de distracción aumenta el riesgo de tener un accidente, incluso el tomar agua o el contestar una llamada aunque sea con tecnología de manos libres produce distracción cognitiva de los conductores mientras realizan su actividad primordial que es el manejo del vehículo automotor, de esta manera sugerimos la siguiente redacción “aunque se utilice con tecnología de manos libres” se reduce la redacción y con esto se contempla que el conductor no sea distraído con ningún tipo de tecnología.

Por todos los argumentos antes expuestos, la Comisión de Justicia del Congreso de la Unión, somete a consideración de ésta Soberanía el siguiente:

### PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 171 Y 172 DEL CODIGO PENAL FEDERAL.

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se reforman los artículos 171 y 172 del Código Penal Federal, para quedar como sigue:

**Artículo 171.-** Se impondrán prisión **hasta por tres años, hasta treinta días multa** y suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de manejador, 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.

**Artículo 172.-** Cuando se cause algún daño por medio de cualquier vehículo, motor o maquinaria, además de aplicar las sanciones por el delito que resulte, se inhabilitará al **conductor** para manejar aquellos aparatos por un tiempo que **no podrá ser menor** de un mes ni **exceder** un año. En caso de reincidencia, la inhabilitación será definitiva.

**A quien cometa el delito a que se refiere el párrafo anterior, mientras utiliza algún equipo de radio comunicación, salvo que se emplee con tecnología de manos libres, se le impondrá, además de la sanción correspondiente al delito cometido, una sanción de uno a tres años de prisión.**

### TRANSITORIO

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

#### Notas:

1 Garcia, G. Guadalupe Leticia, Derecho Ejecutivo Penal, México, Editorial Porrúa, 2005., p.64

2 Beccaria, Cesar de Bonesana marques de, De los Delitos y de las Penas, España, Universidad Carlos III de Madrid, 2015, p25

3 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

4 Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015, de la Organización Mundial de la salud.

5 Ibidem.

6 infografía de alcohol 2015 [fecha de consulta 28 de enero de 2016], documento electrónico, Disponible en <[http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Infografía\\_alcohol.pdf](http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Infografía_alcohol.pdf)>

7 Pilotos por la seguridad vial [fecha de consulta 28 de enero de 2016], documento electrónico, Disponible en <<http://pilotosporla-seguridadvial.com/proyecto/que-es/>>

8 Bajan accidentes y muertes por alcohol, tras la ley Emilia [fecha de consulta 28 de enero de 2016], documento electrónico, Disponible en <<http://www.latercera.com/noticia/nacional/2015/02/680-616397-9-bajan-accidentes-y-muertes-por-alcohol-tras-ley-emilia.shtml>>

9 infografía uso de celular y conducción [fecha de consulta 28 de enero de 2016], documento electrónico, Disponible en <<http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Infografiacelular.pdf>>

10 Uso del celular al conducir, un llamado a la tragedia [fecha de consulta 28 de enero de 2016], documento electrónico, Disponible en <<http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/04/25/1020632>>

11 Plan Mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 6 de diciembre de 2016.

## La Comisión de Justicia

**Diputados:** Álvaro Ibarra Hinojosa (rúbrica), presidente; María Gloria Hernández Madrid (rúbrica), Ricardo Ramírez Nieto (rúbrica), José Hernán Cortés Berumen (rúbrica), Javier Antonio Nebli- na Vega (rúbrica), Patricia Sánchez Carrillo (rúbrica), Arturo San- tana Alfaro (rúbrica), Lía Limón García (rúbrica), Víctor Manuel Sánchez Orozco, secretarios; Jesús Emiliano Álvarez López (rú- brica en abstención), Alfredo Basurto Román (rúbrica en absten- ción), Ramón Bañales Arámbula (rúbrica), Tristán Manuel Cana- les Najjar (rúbrica), Édgar Castillo Martínez, José Alberto Couttolenc Buentello, César Alejandro Domínguez Domínguez (rúbrica), Mayra Angélica Enríquez Vanderkam, Waldo Fernández González (rúbrica), José Adrián González Navarro, Sofía Gonzá- lez Torres (rúbrica), Carlos Iriarte Mercado (rúbrica), Armando Luna Canales, Abel Murrieta Gutiérrez (rúbrica), Daniel Ordóñez Hernández (rúbrica), Ulises Ramírez Núñez (rúbrica), Édgar Ro- mo García (rúbrica), Martha Sofía Tamayo Morales.

DE LA COMISIÓN DE ECONOMÍA, CON PROYECTO DE DE- CRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR

### HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Economía de la Cámara de Diputa- dos de la LXIII Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, le fue turnada para su estudio y dictamen la Iniciativa de Decreto por el que se reforman y adi- cionan diversas disposiciones de la Ley Federal de Protección al Consumidor.

Esta comisión legislativa, con fundamento en lo dis- puesto por los artículos 39, numeral 2, fracción XXII, y 45, numeral 6, incisos e) y f), de la Ley Orgánica del

Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y 68, 80, numeral 1, fracción II, 82, numeral 1, 85, numeral 1, 157, numeral 1, fracción I, y 158, numeral 1, fracción IV, del Reglamento de la Cámara de Diputa- dos, se abocó al estudio y discusión del proyecto de Iniciativa que se menciona, y conforme a las conside- raciones y a la votación que realizaron los integrantes de esta Comisión Legislativa, somete a consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente

## DICTAMEN

### I. ANTECEDENTES

**PRIMERO.** El 14 de diciembre de 2016, los Diputa- dos Miguel Ángel Salim Alle y Jorge Enrique Dávila Flores, en ejercicio de la facultad conferida en el ar- tículo 71, fracción II, y 78, fracción III, de la Consti- tución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1, fracción I, 77, 78 y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, presen- taron la Iniciativa de decreto que adiciona un artícu- lo 65 Ter, un artículo 65 Ter 1, y un párrafo segundo, recorriéndose los subsecuentes, al artículo 92 TER, todos ellos de la Ley Federal de Protección al Con- sumidor.

**SEGUNDO.** El 14 de diciembre de 2016, el Presiden- te de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados tur- nó la propuesta a la Comisión de Economía para dic- tamen.

**TERCERO.** El 14 de diciembre de 2016, la Comisión de Economía recibió, mediante oficio DGPL 63-II-5- 1735, la iniciativa en comento.

### II. OBJETO DE LA INICIATIVA

La iniciativa tiene por objeto adicionar los artículos 65 Ter y 65 Ter 1, además de un segundo párrafo, reco- rriéndose los subsecuentes, al artículo 92 TER, todos ellos de la Ley Federal de Protección al Consumidor, con la finalidad de establecer que en caso de una de- mora imputable a las aerolíneas, éstas tendrán que otorgar una indemnización al pasajero, que no podrá ser inferior al veinte por ciento del boleto o billete, ello en armonía con lo que se establece en el artículo 92 Ter de la Ley Federal de Protección al Consumidor; de la misma forma se establece que las aerolíneas infor- men a los pasajeros a través de medios electrónicos y