Toluca de Lerdo, Estado de México a \_\_ de \_\_ de 2022.

**DIP. ENRIQUE EDGARDO JACOB ROCHA**

**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA**

**LXI LEGISLATURA DEL H. PODER LEGISLATIVO**

**DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO**

**P R E S E N T E**

**Honorable Asamblea:**

Quienes suscriben **MARÍA LUISA MENDOZA MONDRAGÓN Y CLAUDIA DESIREE MORALES** **ROBLEDO**, diputadas integrantes del **GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO** en la LXI Legislatura del Estado de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6 y 116 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 51 fracción II, 57 y 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28 fracción I, 30, 38 fracción I, 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, someto a la consideración de este Órgano legislativo, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO PENAL Y DEL CÓDIGO ADMINISTRATIVO DEL ESTADO DE MÉXICO,** con sustento en la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Accidente automovilístico o vial es un suceso que ocurre, generalmente, cuando un vehículo colisiona contra otro, algún elemento externo o contra elementos que conforman la infraestructura vial. De estos se derivan daños materiales; a la integridad física de las y los conductores, sus acompañantes y costos financieros.

Estos son ocasionados por múltiples factores entre los que se encuentran el error humano; el diseño de los vehículos; la infraestructura vial; los controles de velocidad; las leyes y reglamentos de tránsito; la seguridad pública, así como, la calidad y eficiencia de los servicios de emergencia.

Están considerados como un problema de salud pública en nuestro país y en el mundo entero. Por ello, instancias internacionales han enfocado sus esfuerzos en aprobar acuerdos, lineamientos, normas generales y políticas públicas enfocadas en reducir su incidencia.

Las medidas adoptadas para su reducción en número y consecuencias datan desde la creación misma del automóvil, sin embargo, estas dieron un salto cualitativo importante con la implementación del cinturón de seguridad, en 1948. El cual consta de un arnés diseñado para sujetar y mantener en su asiento al ocupante de un vehículo en caso de ocurrir un accidente. A la fecha, es considerado como el sistema de seguridad pasiva más efectivo que jamás se haya inventado, por encima de otros como las bolsas de aire, carrocerías deformables, entre otros.

La movilidad en condiciones de seguridad es un derecho humano reconocido por el orden jurídico nacional destacando, en primer lugar, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que en el último párrafo de su artículo 4° establece:

*(…) Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de* ***seguridad vial****, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.* (Énfasis añadido)

Asimismo, y en concordancia con el precepto anteriormente citado, el pasado 17 de mayo de 2022, se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que tiene como objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La referida ley en su artículo 49 define las medidas mínimas de tránsito. Destaca el primer párrafo de este, mismo que se cita a continuación:

*La Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de* ***que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible****.* (Énfasis añadido)

En el segundo párrafo del citado artículo, sobresale el mandato de que todos los órdenes de gobierno establecerán en su normativa aplicable **las sanciones correspondientes para quienes infrinjan las medidas** que se establecen en el mismo artículo.

Con relación a la materia que nos ocupa, la fracción IV se refiere a la utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con la Norma Oficial Mexicana aplicable.

Así también, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México en el octavo párrafo de la fracción XI del artículo 5, establece que el Estado garantizará a toda persona el derecho a la movilidad universal, atendiendo a los principios de igualdad, accesibilidad, disponibilidad, sustentabilidad y progresividad.

Por su parte la Ley de Movilidad del Estado contempla la seguridad como principio que deben estar contenido en el diseño de las políticas públicas e infraestructura vial del Estado, definiéndolo, en la fracción IV del artículo 5 como “Proteger la integridad de las personas y evitar posibles afectaciones de sus bienes”. Así también, en el artículo 46, considera que la infracción a las disposiciones de seguridad contempladas en la Ley, dará lugar a la imposición de sanciones.

El Código Administrativo del Estado de México, en materia de uso del cinturón de seguridad en la conducción, precisa en la fracción IV del artículo 8.16 que es obligación de los conductores *“Usar el cinturón de seguridad y, en su caso, obligar a usarlo a quien lo acompañe en el asiento delantero”*.

De acuerdo con cifras de 2017 de la Organización Mundial de la Salud (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.

En México, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en nuestro país, durante 2018, hubo 365 mil 167 accidentes automovilísticos de los cuales 89 mil 191 personas resultaron heridas y 4 mil 227 perdieron la vida. Además, los accidentes de tránsito se posicionaron como la segunda causa de muerte entre hombres de 15 a 29 años de edad y como la primera entre mujeres del mismo rango de edad.

Por su parte, el Instituto Nacional de Salud Pública indica que nuestro país ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales, con 22 decesos de jóvenes de entre 15 y 29 años al día, y 24 mil decesos en promedio al año.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a partir de los reportes generados por la Policía Federal, precisa que las causas de los accidentes en las carreteras federales, en 80% de los casos, son ocasionados por error del conductor, 7% por problemas asociados con el funcionamiento del vehículo, 9% por la intervención de agentes externos y 4% por una inadecuada infraestructura vial.

La OMS, derivado del estudios de los factores que influyen directamente en las posibilidades de que ocurran incidentes de tránsito, encontró que un incremento en 1% de la velocidad aumenta en 4% la posibilidad de sufrir accidentes con consecuencias fatales y en un 3% la de sufrir accidentes traumáticos.

Sobresale que, el uso del cinturón de seguridad disminuye entre un 45% y un 50% el riesgo de defunción de los ocupantes delanteros de un vehículo; en un 25% el riesgo de defunción y traumatismos graves en los pasajeros de la parte trasera y que, el uso de los sistemas de sujeción para niños se puede traducir en una reducción del 60% en la mortalidad.

La referida organización también considera que, si las normas de tránsito relativas al uso del cinturón de seguridad y los sistemas de sujeción para niños no se aplican, no podrán lograr una reducción efectiva de defunciones y lesiones por accidentes de tránsito. Por consiguiente, si no se hacen cumplir las normas, o si se percibe que no se hacen cumplir, es probable que no se las respete y, consiguientemente, será muy poco probable que influyan en un mejor comportamiento de los conductores.

Por ello, recomienda a los gobiernos adoptar medidas para abordar la seguridad vial bajo una perspectiva holística. Lo cual, requiere de la formulación de políticas públicas con la participación de diversos sectores involucrados con la movilidad, como son: conductores de todo tipo de vehículo, así como autoridades en materia de seguridad pública, salud y educación.

Como ejemplo de lo antes referido se encuentra el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011 – 2020, implementado a partir de 2010 por la OMS junto con diversas comisiones regionales de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), mismo que se puso en marcha en marcha en 110 países, con el objeto de reducir a la mitad el número de accidentes viales y víctimas. El cual se renovó en septiembre de 2020, fundando el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030.

Lo anterior, bajo el argumento de que, si no se toman medidas inmediatas para detener la pérdida de vidas, así como las secuelas que muchas veces dejan, el fenómeno no se detendrá y para 2030 se habrían registrado 13 millones más de muertes evitables, sobre todo en los países de renta baja y media, como lo es México.

Otro ejemplo es la Iniciativa Bloomberg para la seguridad vial 2015 -2019, a través de la cual se proporcionó asistencia técnica, en asociación con las partes interesadas nacionales e internacionales, para la implementación de políticas públicas en materia de seguridad vial orientadas a reducir el número de defunciones y lesiones por accidentes de tránsito en países de ingresos medianos y bajos, previamente seleccionados.

En estos y otros esfuerzos realizados por organizaciones civiles, académicos y productores de vehículos automotores, para reducir el número de accidentes de tránsito, destaca el uso del cinturón de seguridad como un factor que puede reducir el número de víctimas ante accidentes en vialidades urbanas, carreteras y autopistas.

De tal suerte, la presente iniciativa tiene como objeto incorporar, en nuestra legislación, la responsabilidad de los conductores de vehículos automotores de usar cinturón de seguridad y asegurarse de que todos los pasajeros que viajen con ellos, también lo usen.

Por ello, se propone reformar el primer párrafo del artículo 61 del Código Penal del Estado de México para sumar a los vehículos automotores de uso particular a los supuestos que contempla dicha disposición. Así como, adicionarle una fracción VI, para incorporar como agravante de delito culposo, cometido con motivo de la conducción de vehículo, el hecho de poner en marcha el mismo sin hacer uso del cinturón de seguridad ni obligar a todos los pasajeros a hacer uso del mismo, así como, omitir el uso del sistema de sujeción especial cuando viaje con niños abordo.

Adicionalmente, se reforma la fracción IV del artículo 8.16 del Código Administrativo del Estado de México para establecer como obligación de los conductores de vehículos el solicitar a todos los pasajeros a hacer uso del cinturón de seguridad y de los sistemas especiales de sujeción para niños.

Con la intención de contar con mayores elementos para facilitar la comprensión de las modificaciones planteadas en la presente iniciativa, se hace un estudio comparativo entre el texto de la norma vigente y el que la reforma propone modificar, como se muestra a continuación:

**CÓDIGO PENAL DEL ESTADO DE MÉXICO**

|  |  |
| --- | --- |
| **Ley Vigente** | **Iniciativa** |
| **CAPITULO III**  **CULPA Y ERROR**  **Artículo 61.-** Si el delito culposo se comete con motivo de la conducción de vehículo de motor de transporte**,** público de pasajeros, de personal o escolar en servicio y se cause el homicidio de una ó más personas, la pena será de tres a doce años de prisión y de cincuenta a doscientos días multa y suspensión del derecho para conducir vehículos de motor de tres a doce años o privación definitiva de este derecho. En caso de reincidencia se le privará definitivamente de este derecho.  …  I a V…  *Sin correlativo*  … | **CAPITULO III**  **CULPA Y ERROR**  **Artículo 61.-** Si el delito culposo se comete con motivo de la conducción de vehículo de motor de transporte **particular,** público de pasajeros, de personal o escolar en servicio y se cause el homicidio de una o más personas, la pena será de tres a doce años de prisión y de cincuenta a doscientos días multa y suspensión del derecho para conducir vehículos de motor de tres a doce años o privación definitiva de este derecho. En caso de reincidencia se le privará definitivamente de este derecho.  …  I a V…  **VI.** **Hubiese puesto en marcha el vehículo sin hacer uso del cinturón de seguridad ni obligar a todos los pasajeros que lo acompañen a hacer uso del cinturón de seguridad, así como, omitir utilizar el sistema de sujeción especiales, al viajar con niños.**  … |

**CÓDIGO ADMINISTRATIVO DEL ESTADO DE MÉXICO**

|  |  |
| --- | --- |
| **Ley Vigente** | **Iniciativa** |
| **Artículo 8.16.-** Son obligaciones de los conductores de vehículos automotores:  I a III…  IV. Usar cinturón de seguridad y, en su caso, obligar a usarlo a quien lo acompañe en el asiento delantero;  … | **Artículo 8.16.-** Son obligaciones de los conductores de vehículos automotores:  I a III…  IV. Usar cinturón de seguridad y, en su caso, obligar a usarlo a **todos los pasajeros** que ~~quien~~ lo**s** acompañe**n** en el asiento delantero **y/o en los asientos traseros, así como, hacer uso de los sistemas de sujeción especiales, en caso de viajar con niños**;  … |

Como se puede apreciar, la legislación vigente en la entidad no garantiza una plena seguridad vial ni para conductores pasajeros y usuarios del transporte público. En esta prevalecen fuertes deficiencias que la presente iniciativa pretende subsanar. Por lo que, de aprobarse la presente iniciativa, se estará garantizando una mayor seguridad para la población al transportarse con seguridad en cualquier tipo de transporte terrestre.

En el Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México de la LXI Legislatura mexiquense, estamos convencidas de que se requiere de nuevas y mayores formas de prevención de los accidentes viales, en atención a los retos que nos plantea el presente y las metas que anhelamos alcanzar en el mediano y largo plazo. Hoy, nos corresponde aportar desde nuestro ámbito de responsabilidad y contribuir a que las y los mexiquenses puedan ejercer a plenitud su derecho fundamental a una movilidad en condiciones de seguridad.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de este H. Poder Legislativo del Estado de México, para su análisis, discusión y en su caso aprobación en sus términos, la presente.

**A T E N T A M E N T E**

**DIP. MARÍA LUISA MENDOZA MONDRAGÓN**

COORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL

PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

**DECRETO NÚMERO**

**LA LXI LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO**

**DECRETA:**

**PRIMERO.** Se reforma el primer párrafo y se adiciona la fracción VI al artículo 61 del Código Penal del Estado de México, para quedar como sigue:

**CAPITULO III**

**CULPA Y ERROR**

**Artículo 61.-** Si el delito culposo se comete con motivo de la conducción de vehículo de motor de transporte particular**,** público de pasajeros, de personal o escolar en servicio y se cause el homicidio de una o más personas, la pena será de tres a doce años de prisión y de cincuenta a doscientos días multa y suspensión del derecho para conducir vehículos de motor de tres a doce años o privación definitiva de este derecho. En caso de reincidencia se le privará definitivamente de este derecho.

…

I a V…

VI. Hubiese puesto en marcha el vehículo sin hacer uso del cinturón de seguridad ni obligar a todos los pasajeros que lo acompañen a hacer uso del cinturón de seguridad, así como, omitir utilizar el sistema de sujeción especiales, al viajar con niños.

…

**SEGUNDO.** Se reforma la fracción IV del artículo 8.16 del Código Administrativo del Estado de México, para quedar como sigue:

**Artículo 8.16.-** Son obligaciones de los conductores de vehículos automotores:

I a III…

IV. Usar cinturón de seguridad y, en su caso, obligar a usarlo a todos los pasajeros que los acompañen en el asiento delantero y/o en los asientos traseros, así como, hacer uso de los sistemas de sujeción especiales, en caso de viajar con niños;

…

**TRANSITORIOS**

**ARTÍCULO PRIMERO.** Publíquese el presente decreto en el periódico oficial “Gaceta de Gobierno”.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” del Estado de México.

**ARTÍCULO TERCERO.** Se derogan todas las disposiciones de menor o igual jerarquía que contravengan lo dispuesto por el presente decreto.

…

El titular del Poder Legislativo lo tendrá por entendido, haciendo que se publique y se cumpla.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo en la Ciudad de Toluca, Capital del Estado de México, a los días \_\_ del mes de \_\_\_ de dos mil veintidós.