

**CON EL PERMISO DEL PRESIDENTE  
DE LA MESA DIRECTIVA**



## **COMPAÑERAS Y COMPAÑEROS DIPUTADOS**

El suscrito Diputado Juan Vital Román Martínez, integrante de la 65 Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Tamaulipas, miembro del Grupo Parlamentario del Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA); con fundamento en lo dispuesto en los artículos 58 y 64, de la Constitución Política del Estado de Tamaulipas, así como en los artículos 67 y 93 de la Ley Sobre la Organización y Funcionamiento Internos del Congreso del Estado Libre y Soberano de Tamaulipas, someto a la consideración de esta Soberanía la presente iniciativa de Decreto, al tenor de la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El Reglamento de Tránsito del Estado de Tamaulipas en sus artículos 120 y 121, recoge claramente que la velocidad máxima permitida en la ciudad, será de 40 kilómetros por hora; precisa que la Secretaría podrá modificar esa velocidad en los casos que lo estime necesario. Que los vehículos deberán disminuir la velocidad a 20 kilómetros por hora en las boca-calles con densidad de circulación de peatones, de vehículos, al pasar frente a escuelas, lugares de espectáculos o centros de reunión.

En ese contexto, quien conduce está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo o eventualidad que pueda presentarse.

Por lo tanto, la normativa en vigor de Tamaulipas, establece que todos los conductores deben respetar los límites de velocidad indicados. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo, al resto de usuarios de la vía, a los peatones y ciclistas.

Las velocidades máximas autorizadas para la circulación de vehículos se encuentran fijadas de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinaron, con carácter general, para los conductores, los vehículos y las vías de comunicación en función de sus propias características. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad que son señalizados, con carácter permanente o temporal.

Ciertamente tienen preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de las vías de rodamiento, los vehículos de servicio médico de urgencia, de seguridad pública y bomberos, cuando se encuentren en servicio, quienes pueden circular por encima de los límites de velocidad establecidos, siempre y cuando transiten con las torretas, luces y sirena encendidos, en significado que los bomberos, servicios médicos o agentes de seguridad pública atienden llamados de emergencia.

La iniciativa que se presenta recoge las voces principales de víctimas directas e indirectas de accidentes viales, entre ciclistas y peatones, quienes piden y exigen que se endurezcan las penas por imprudencias al volante para incluir como agravante el exceso de velocidad, una situación que no se adoptó durante la última reforma del Código Penal para el Estado de Tamaulipas, y que dejó el homicidio y las lesiones producidos por conductores de vehículos con exceso de velocidad, como culposos, por lo que para buscar la reparación del daño causado derivado del hecho de tránsito, en muchos de esos casos han tenido que demandar por la vía civil, lo que dicen, les revictimiza al generales un desgaste emocional y económico no previsible.

Asimismo, con la iniciativa propuesta, se considerará culpa grave en los casos de homicidio y lesiones, si se cometen con motivo de la conducción de vehículos en estos cuatro supuestos: “el exceso de velocidad; circular en sentido contrario; en zonas concurridas y, cuando el presunto responsable se niegue a proporcionar orina, sangre o aire aspirado para medir el porcentaje de alcohol y examen

toxicológico, agravándose así la pena.

Hasta ahora, la gravedad de la culpa queda al arbitrio de las juezas y jueces, esto es, resolver si la imprudencia es grave, menos grave o leve, de acuerdo con las circunstancias concurrentes en el hecho. Con la nueva propuesta, en cualquiera de estos cuatro supuestos no cabrá margen de interpretación y se considerará imprudencia grave en cualquier caso.

No es ocioso mencionar que todos los delitos contra la seguridad vial comparten bien jurídico, **la seguridad vial, la vida y la integridad de las personas que intervienen, activa o pasivamente, en el tráfico rodado**. También comparten estructura, ya que sancionan acciones de conducción y otras que alteran las condiciones del tráfico diario de manera directa.

El exceso de velocidad está considerado casi de forma unánime como el mayor factor de riesgo de los siniestros viales. Por este motivo, las políticas públicas, procesos legislativos y los programas de control de la velocidad tienen un papel fundamental en los esfuerzos para mejorar los indicadores de seguridad vial.

En efecto, la velocidad es un factor de riesgo clave en los siniestros viales, e incrementa tanto la posibilidad de que ocurra un siniestro como la gravedad de las lesiones de quienes lo sufren. Además, la velocidad “engaña”, ya que en su percepción como factor de riesgo

influyen muchas circunstancias, como las características del vehículo, la hora del día, las condiciones climáticas o el diseño y el estado de la vía por la que se circula.

No se debe olvidar que cuando se conduce a velocidad excesiva aumenta la probabilidad de que el conductor pierda el control del vehículo, ya que tiene menos capacidad para anticipar los peligros. También impide que otros usuarios de la vía pública puedan prever adecuadamente el comportamiento del auto.

Continuando con el estudio sobre la velocidad y los siniestros viales, deben considerarse varios aspectos. Uno de los más importantes es que con la velocidad aumenta la distancia que recorre un vehículo mientras su conductor reacciona ante la percepción de un obstáculo y toma la decisión de esquivarlo o frenar; en este sentido, también disminuyen las posibilidades de recuperar el control del vehículo en caso de que se pierda al haber menos margen de actuación. Debiéndose agregar que la gravedad de un siniestro y sus consecuencias aumentan con la velocidad debido a que las colisiones se producen con energías más altas, esto es, que son impactos más contundentes.

Según estudios documentados sobre el control de la velocidad, en el manual de seguridad vial para los responsables de tomar decisiones y profesionales (GRSF, 2008), se toma el siguiente ejemplo: **“si un niño cruza frente a un automóvil a 13 metros de distancia cuando**

**el automóvil transita a 30 km/h, este puede detenerse justo antes de atropellar al niño. Pero si la velocidad del automóvil es de 50 km/h o más, el niño será atropellado y las posibilidades de que sobreviva serán pocas**". Esto quiere decir que la probabilidad de que un peatón muera si es atropellado por un automóvil aumenta drásticamente con el exceso de velocidad.

Evidentemente los usuarios más vulnerables de la vía pública, son los peatones (*entre los que se tienen niños, niñas, personas con discapacidad y adultos mayores*) y los ciclistas, quienes tienen un alto riesgo de sufrir lesiones graves o mortales cuando los automóviles chocan contra ellos. La probabilidad de que un peatón muera si es atropellado por un automóvil también aumenta drásticamente cuando se conducen con exceso de velocidad.

Convencer a los conductores de que conduzcan dentro de los límites de velocidad permitidos no es una tarea fácil, pero es un compromiso que debe enfrentarse por los caminos legales, pues se ha comprobado que las velocidades elevadas aumentan el número de siniestros viales y, por lo tanto, de lesionados y fallecidos, y que por el contrario, la disminución de la velocidad los reduce.

Los diversos estudios indican que nada menos que un tercio de los siniestros con víctimas mortales están relacionados con la velocidad excesiva. La velocidad excesiva es un factor agravante en todos los casos, por lo que es importante tener en cuenta que incluso pequeños

aumentos en la velocidad producen incrementos pronunciados del riesgo de sufrir un percance de lamentables resultados; desde esa perspectiva, es necesario establecer penalizaciones lo suficientemente altas para disuadir a las y los conductores de exceder los límites legales de velocidad, además para lograr un cambio de conciencia en ese sentido, cuyo objetivo principal es salvar vidas, no infraccionar ni recaudar fondos.

Sin que se pueda omitir mencionar que la Suprema Corte de Justicia de la Nación en su Tesis Aislada en Materia Penal III.2º.P.212 P, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta con número de registro 168123, con el rubro "HOMICIDIO Y LESIONES COMETIDOS POR CULPA GRAVE. EL ARTICULO 48, PARRAFO TERCERO, FRACCIONES I Y V, DEL CODIGO PENAL PARA EL ESTADO DE JALISCO QUE LOS PREVE, NO VIOLA LOS PRINCIPIOS DE EXACTA APLICACIÓN Y RESERVA DE LA LEY EN MATERIA PENAL". Señala: "*Los principios de exacta aplicación y reserva de ley en materia penal requieren que las leyes penales provengan del órgano legislativo y describan con claridad y precisión la conducta delictiva y las sanciones correspondientes, incluyendo todos sus elementos, características, condiciones, términos y plazos, por lo que es indispensable que tanto los delitos como las sanciones estén previstos en una ley en sentido formal y material. Por su parte, los denominados tipos penales en blanco son supuestos hipotéticos en los que la conducta que se califica como delictiva está precisada en términos abstractos y forzosamente requieren de un complemento para quedar plenamente integrada, es decir, necesitan de la declaratoria de otra ley para tener como ilícita la conducta citada en el dispositivo legal, toda vez que el supuesto de hecho no aparece descrito en su totalidad, por lo que debe acudirse para su complemento a otra norma o conjunto de reglas de naturaleza extrapenal. Ahora bien, el artículo 48, párrafo tercero, fracciones I y V, del Código Penal para el Estado de Jalisco prevé que existe **culpa grave** en los delitos de **homicidio** y de **lesiones** (previstas en las fracciones IV y V del artículo 207 del mismo ordenamiento), y que se sancionarán con tres a diez años de prisión e inhabilitación para manejar hasta por un tiempo igual, si se cometen con motivo del tránsito de vehículos y con alguna de las siguientes circunstancias: "I. Cuando conduzca el probable responsable, con exceso de velocidad en más de treinta kilómetros por hora del límite establecido para la zona en donde ocurra el accidente;" y "V. Cuando se conduzca un vehículo en sentido contrario a la circulación señalada o invada zonas peatonales.". En las relatadas condiciones*

*se concluye que el citado artículo 48 no contiene tipos penales en blanco por el hecho de omitir, dentro de sus fracciones I y V, cuál es el límite de velocidad y el sentido de la circulación permitidos en el lugar donde se cometan los delitos de **homicidio** y **lesiones** culposos, y que para ello deba acudir a las disposiciones de tránsito derivadas del Reglamento de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, ya que dicha remisión no implica que forzosamente se requiera de la declaratoria de otra ley para tener como ilícita la conducta prevista en el dispositivo penal, pues dichas circunstancias no constituyen el núcleo de la prohibición, el cual sí se encuentra descrito con claridad y exactitud en el referido artículo 48 en sentido formal y material como lo exige el artículo 14 de la Constitución Federal; por tanto, resulta inconcuso que el citado artículo 48 no viola los principios de exacta aplicación y reserva de ley en materia penal, en virtud de que cumple con los elementos básicos de la conducta antijurídica y describe de manera clara, precisa y exacta, cuál es la acción u omisión sancionable, incluyendo todos sus elementos, características, condiciones, términos y plazos, así como la sanción correspondiente por la comisión de esos delitos”.*

Por lo anteriormente expuesto y fundado, sometemos a la consideración de esta Soberanía para su estudio y dictamen correspondiente, la presente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO, MEDIANTE LA CUAL SE ADICIONA EL ARTÍCULO 73 Bis, AL CODIGO PENAL PARA EL ESTADO DE TAMAULIPAS, PARA QUEDAR COMO SIGUE:**

**“Artículo 73 Bis.- En los casos de homicidio y lesiones que se cometan con motivo del tránsito de vehículos, se considera culpa grave, a quien sin causa justificada incurra en cualquiera de las siguientes fracciones:**

- I. Cuando el presunto responsable, se conduzca con exceso de velocidad, en más de treinta kilómetros por hora del límite establecido para la zona en donde ocurrió el accidente vial;**
- II. Cuando el presunto responsable conduzca un vehículo en sentido contrario a la circulación señalada o invada zonas peatonales;**

III. Cuando el presunto responsable conduzca un vehículo en zonas visiblemente concurridas por personas, como mercados ambulantes, peregrinaciones, manifestaciones, zonas escolares, a consecuencia o de acciones u omisiones graves;

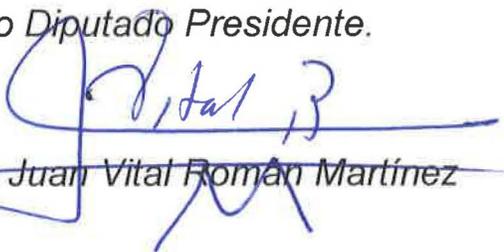
IV. Cuando el presunto responsable del hecho se niegue a proporcionar una muestra de orina, sangre o aire aspirado en el alcoholímetro o alcohómetro, para medir el porcentaje de alcohol y examen toxicológico.

### TRANSITORIOS

**Único.** El presente Decreto entrará en vigor a partir del día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Cd. Victoria, Tamaulipas, 22 de marzo de 2023.

*Es cuanto Diputado Presidente.*

  
~~Diputado Juan Vital Román Martínez~~