



DIP. JORGE RAMOS HERNÁNDEZ

Presidente de la Comisión de Seguridad Ciudadana y
Protección Civil de la H. XXV Legislatura del Estado de
Baja California

1087

"2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz"

DEPENDENCIA	CONGRESO DEL ESTADO
SECCIÓN	DIPUTADOS
No. DE OFICIO	CSCyPC/JRH/ST225/2026

DIP. LILIANA MICHELLE SANCHEZ ALLENDE
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DEL ESTADO.
Presente:



RECIBIDO
05 MAY 2026
109:47hs
OFICIALIA DE PARTES

Por medio del presente y anteponiendo un cordial saludo, le solicito atentamente se giren las instrucciones necesarias al personal de la dirección a su digno cargo, para que sea incluido en el orden del día de la Sesión Ordinaria de Pleno, a realizarse el día jueves veinte seis de febrero del año en curso, una **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA EL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA EN MATERIA DE DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS**, Con el objetivo de incorporar un tipo penal autónomo a velocidad excesiva constitutivo de peligro concreto para la vida o integridad física de las personas.

Sin más por el momento y agradeciendo de antemano la atención que brinde al presente, me despido de Usted reiterándole mi distinguida consideración y respeto.

ATENTAMENTE
Mexicali, B.C. a 05 de mayo de 2026

DIP. JORGE RAMOS HERNÁNDEZ
Diputado Local de la H. XXV Legislatura
de Baja California

JRH/rece**

DISPACHADO
05 MAY 2026
DIP. JORGE RAMOS HERNÁNDEZ
DIPUTADO LOCAL DE LA XV LEGISLATURA
DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA



DIP. JORGE RAMOS HERNÁNDEZ

Presidente de la Comisión de Seguridad Ciudadana y
Protección Civil de la H. XXV Legislatura del Estado de
Baja California

"2025. Año del Turismo Sostenible como Impulsor del Bienestar Social y Progreso"

**DIP. LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE,
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DEL ESTADO.
HONORABLE ASAMBLEA:**

El suscrito **DIPUTADO JORGE RAMOS HERNÁNDEZ**, Presidente de la Comisión de Seguridad Ciudadana y Protección Civil, con fundamento en los Artículos 27 y 28, ambos en su fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, así como por los Artículos 110 fracción II, 115 fracción I, 116, 117 y 118 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, comparecemos ante esta Soberanía para presentar **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA EL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA EN MATERIA DE DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS** al tenor de la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los siniestros viales constituyen uno de los principales problemas de salud pública en México y en el mundo. La Organización Mundial de la Salud estima que los accidentes de tránsito causan anualmente cerca de 1.19 millones de muertes en el planeta, siendo la principal causa de muerte entre personas de 5 a 29 años de edad, lo que convierte a este fenómeno en una crisis sanitaria de primer orden que demanda respuestas estatales integrales, incluyendo la intervención del derecho penal.

En el ámbito nacional, el Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2022, elaborado por el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) de la Secretaría de Salud¹, documenta que en el año 2021

¹ Secretaría de Salud / STCONAPRA, Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2022, Ciudad de México, 2024.

fallecieron en el país 14,715 personas como consecuencia de siniestros viales, con una tasa de 11.4 muertes por cada 100,000 habitantes. En ese mismo año se registraron 355,435 siniestros viales y 90,683 personas resultaron heridas. La tendencia muestra una reducción acumulada del 9.1 por ciento en defunciones entre 2016 y 2021; sin embargo, la magnitud absoluta de las cifras revela que los avances son todavía insuficientes y que la problemática continúa siendo de proporciones críticas.

Para Baja California, el perfil de seguridad vial 2021 contenido en el propio Informe de la Secretaría de Salud registra 264 defunciones por siniestros viales. La entidad contabilizó 13,749 siniestros viales totales y 3,405 personas lesionadas, con una tasa de letalidad de 1.9 por cada 100 accidentes y una tasa de accidentalidad de 7.1 por cada 1,000 vehículos, sobre un parque vehicular de 1,923,611 unidades registradas². La distribución por municipio muestra que Tijuana y Mexicali concentran la mayor carga de siniestralidad, con Ensenada registrando también cifras preocupantes. En términos de tipo de persona usuaria, los peatones representaron el 33.7 por ciento de las defunciones con una tasa de 2.4, y los ocupantes de automóvil o camioneta el 31.8 por ciento.

Estas cifras no son abstractas: detrás de cada siniestro hay una familia que pierde a un ser querido, un trabajador que no regresará a casa, un menor que queda huérfano. La respuesta del Estado ante esta realidad no puede limitarse a medidas administrativas; requiere, necesariamente, la intervención del derecho penal cuando las conductas que generan el riesgo alcanzan un nivel de peligrosidad que justifica la amenaza de sanción criminal.

II. FACTORES DE RIESGO DETERMINANTES

El citado Informe de la Secretaría de Salud identifica con precisión los factores de riesgo más relevantes en la ocurrencia de siniestros viales. Dos de ellos destacan por su incidencia en los resultados más graves.

² Ibid., Perfil 2021, Baja California.

El primero es la conducción bajo el influjo del alcohol. En 2021, del universo de siniestros en los que se conocía el estado del conductor, el 7.4 por ciento de los conductores involucrados presentaba aliento alcohólico. Un dato especialmente revelador es que, al desagregar la información según el tipo de daño producido, el porcentaje de colisiones con presencia de alcohol es mayor en aquellas que tuvieron como resultado defunciones que en las que produjeran únicamente lesionados, tendencia que se acentuó a partir de 2019³. Esto evidencia una correlación directa entre la conducción alcohólica y la producción de resultados letales. El Informe señala además que las colisiones con lesionados en las que el alcohol estuvo presente muestran concentración en fines de semana y horario nocturno, lo que permite identificar patrones de riesgo previsibles y, por tanto, susceptibles de intervención normativa eficaz⁴.

El segundo factor de riesgo es el exceso de velocidad. El propio Informe de la Secretaría de Salud lo reconoce expresamente como el principal factor de riesgo involucrado en la ocurrencia de accidentes de tránsito, siguiendo los criterios de la Organización Mundial de la Salud⁵. La velocidad excesiva reduce el tiempo de reacción del conductor, incrementa la distancia de frenado y multiplica exponencialmente la energía cinética liberada en una colisión, de manera que pequeños incrementos en la velocidad producen aumentos desproporcionados en la gravedad de las lesiones. Una persona atropellada a 30 km/h tiene una probabilidad de sobrevivir superior al 90 por ciento; a 50 km/h esa probabilidad desciende al 50 por ciento; a 80 km/h la supervivencia es prácticamente nula.

Otros factores documentados en el Informe incluyen el no uso del cinturón de seguridad (en 2021 solo el 54.5 por ciento de los conductores involucrados en siniestros lo usaban), el no uso del casco en motociclistas, la falta de sistemas de retención infantil y el uso de dispositivos móviles al conducir. Si bien estos factores no son objeto principal de la

³ Ibid., Gráfica 11: Porcentaje de colisiones con presencia de alcohol y daños generados, 2000-2021.

⁴ Ibid., Gráfica 12: Colisiones con personas lesionadas y presencia de alcohol por día de la semana.

⁵ Ibid., p. 27: "la conducción a exceso de velocidad, reconocida como el principal factor de riesgo involucrado en la ocurrencia de accidentes de tránsito".

presente iniciativa, su documentación epidemiológica respalda la necesidad de una respuesta legislativa sistémica en materia de seguridad vial.

III. DEFICIENCIAS DEL MARCO PENAL VIGENTE

El Código Penal para el Estado de Baja California, contiene en su artículo 255 el tipo penal específicamente vinculado a la conducción bajo el influjo del alcohol y otras sustancias.

El texto vigente del artículo 255 establece que quien maneje un vehículo de motor en estado de ebriedad, bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias que impidan o perturben su adecuada conducción, no será castigado la primera vez cuando no haya provocado daño en las personas o en las cosas; la autoridad aprehensora lo presentará ante la Autoridad Administrativa Municipal, quien formará registro y apercibirá formalmente al conductor. Cuando se cause daño a las personas y/o a las cosas, se impondrá prisión de seis meses a tres años, multa de cincuenta a quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización y suspensión hasta por un año del derecho a conducir vehículos de motor.

Este esquema presenta tres deficiencias estructurales que la evidencia epidemiológica documentada en el Informe de la Secretaría de Salud permite identificar con precisión:

Primera. La impunidad penal ante la primera detección sin daño neutraliza la eficacia preventiva de los operativos de alcoholimetría. Los controles de alcoholimetría están diseñados precisamente para interceptar conductores peligrosos antes de que produzcan el resultado lesivo. Al no existir consecuencia penal real en la primera detención, la disuasión que esos operativos deben generar queda severamente debilitada. El mero apercibimiento administrativo carece del efecto disuasivo que la gravedad del riesgo creado por la conducción alcohólica exige.

Segunda. El artículo 255 utiliza los conceptos indeterminados de "estado de ebriedad" y "bajo el influjo", sin referencia alguna a los parámetros cuantitativos establecidos por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que fijó límites precisos de alcohol en sangre y en

aire espirado. Esta falta de articulación genera criterios divergentes en la aplicación de la norma y dificulta la acreditación del tipo ante los operadores del sistema penal.

Tercera. El Código Penal de Baja California no contiene tipo penal alguno que sancione la conducción a velocidad excesiva como delito autónomo de peligro. El exceso de velocidad solo es perseguible penalmente cuando ya se ha producido el resultado lesivo, encuadrándose en los tipos de lesiones culposas u homicidio culposo, con las dificultades probatorias inherentes a la acreditación de la culpa específica. Dado que el Informe de la Secretaría de Salud lo identifica como el principal factor de riesgo, la ausencia de un tipo penal preventivo constituye la laguna más significativa del marco normativo vigente.

IV. ARMONIZACIÓN CON LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022, estableció un nuevo estándar nacional en materia de seguridad vial que las entidades federativas tienen la obligación de armonizar en su legislación local. En su artículo 73, dicha ley confiere al Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes las facultades para coordinar el Sistema Nacional de Monitoreo de Seguridad Vial, y en sus disposiciones relativas a alcoholimetría establece los parámetros técnicos de referencia que deben observarse en todo el territorio nacional.

De conformidad con los parámetros establecidos en la LGMSV y en el Protocolo para la implementación de puntos de control de alcoholimetría emitido por el STCONAPRA al que hace referencia expresa el Informe de la Secretaría de Salud, los límites aplicables son los siguientes: 0.25 mg/L (miligramos sobre litro) en aire espirado o 0.05 g/dL (gramos sobre decilitro) en sangre para conductoras y conductores de vehículos en general; 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre para conductoras y conductores de motocicletas; y tolerancia cero de alcohol —es decir, cualquier concentración detectable— para

conductoras y conductores de transporte de pasajeros, de carga y vehículos de servicio público⁶.

La armonización del artículo 255 del Código Penal de Baja California con estos parámetros es una exigencia que se desprende del artículo 73 de la LGMSV, del mandato constitucional de garantizar el derecho a la movilidad segura previsto en el artículo 4o. constitucional y del principio de coherencia normativa que debe regir nuestro sistema jurídico.

V. DERECHO COMPARADO

El análisis de los sistemas jurídicos de otras jurisdicciones es indispensable para acreditar que la intervención legislativa propuesta en esta iniciativa no constituye una innovación aislada, sino la incorporación a Baja California de tendencias consolidadas tanto en el ámbito nacional como en el derecho comparado.

1. Ciudad de México

El Código Penal para la Ciudad de México experimentó una reforma de especial relevancia para los fines de esta iniciativa mediante decreto publicado en la Gaceta Oficial local el 4 de agosto de 2021⁷.

La reforma introdujo dos modificaciones afines a lo que aquí se propone. En primer lugar, estableció que el delito de lesiones culposas cometido con motivo del tránsito de vehículos se perseguirá de oficio cuando el conductor, al momento de cometer la conducta, haya superado en una mitad la velocidad máxima permitida por el Reglamento de Tránsito, o haya evadido un punto de revisión de autoridad competente, o haya manipulado un teléfono celular u otro dispositivo de comunicación. En segundo lugar, el reformado artículo 140 incorporó como agravante de los homicidios y lesiones culposos cometidos en el tránsito de vehículos la circunstancia de que el conductor haya superado en una mitad la velocidad

⁶ Secretaría de Salud / STCONAPRA, op. cit., pp. 33-34.

⁷ Decreto por el que se reforman los artículos 135, 138, 140, 141, 236, 237 y 253 del Código Penal para la Ciudad de México, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 4 de agosto de 2021.

máxima permitida en la vía en que circulaba. Para los casos en que concurran dos o más de las circunstancias agravantes previstas en dicho artículo, o se cause homicidio de dos o más personas, la pena de prisión asciende de seis a veinte años.

El modelo de la Ciudad de México es relevante para la presente iniciativa porque adoptó, en la modalidad agravante, el mismo umbral cuantitativo que se propone aquí para el tipo de peligro del artículo 255 Bis: la mitad del límite máximo de velocidad permitido. Esto acredita que dicho parámetro ha sido ya examinado y adoptado por el legislador de la Ciudad de México como criterio suficientemente determinado para superar el estándar de taxatividad penal.

2. Estado de México

El Código Penal del Estado de México regula los delitos culposos en sus artículos 60, 61 y 62⁸. El artículo 60 establece una pena general para los delitos culposos de prisión de seis meses a diez años, treinta a noventa días multa y suspensión hasta por cinco años o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio. Dicho artículo prevé de forma expresa que cuando el delito culposo se cometa con motivo de la conducción de vehículos automotores y el imputado se encuentre en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas, enervantes u otras análogas, se impondrá, además de las sanciones señaladas, una pena adicional que el propio código gradúa según la gravedad del resultado.

El artículo 61 del Código Penal mexiquense va más lejos al establecer una pena específica de tres a doce años de prisión para el delito culposo cometido con motivo de la conducción de un vehículo de motor de transporte público cuando se cause homicidio de una o más personas, con suspensión o privación del derecho a conducir de tres a doce años. Esta disposición es relevante por cuanto demuestra que es técnicamente posible establecer penas diferenciadas para el homicidio y las lesiones culposas en el tránsito según el tipo de

⁸ Código Penal del Estado de México, artículos 60, 61 y 62, disponible en:
<https://legislacion.congresoedomex.gob.mx>.

vehículo y las circunstancias del conductor, lo que es paralelo a la estructura que mantiene el artículo 256 del Código Penal de Baja California para el transporte público.

3. Jalisco

El Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Jalisco contiene en su artículo 65 una disposición que establece la persecución de oficio —sin querrela— cuando el inculpado en el momento de ocurrir los hechos se encontrare en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes u otras sustancias que produzcan efectos similares, eliminando así el beneficio procesal que de otro modo opera en los delitos culposos de resultado leve⁹. Esta norma suprime el obstáculo procesal que en Baja California, bajo el artículo 144, puede operar en detrimento de las víctimas de siniestros viales causados por conductores en estado de ebriedad.

Adicionalmente, el artículo 64 del propio código jalisciense señala como criterios para determinar la gravedad de la culpa en delitos de tránsito: el estado del equipo, las vías de comunicación y las condiciones de funcionamiento mecánico, así como la reflexión y el cuidado exigibles al conductor según las circunstancias. Esta formulación del juicio de culpabilidad, centrada en las condiciones objetivas de la conducción, es congruente con la exigencia de peligro concreto que se incorpora en el artículo 255 Bis de la presente iniciativa.

4. Nuevo León

El Código Penal para el Estado de Nuevo León contempla en su artículo 68 una medida de vigilancia específica para los delitos derivados de la conducción de vehículos en que el sujeto activo se encuentre en estado de voluntaria intoxicación: a quien haya sido sentenciado por ilícitos derivados de la conducción de vehículos por más de dos veces en un lapso de tres años, se le impondrá, como medida de vigilancia, la prohibición de

⁹ Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Jalisco, artículo 65, disponible en:
<https://transparencia.info.jalisco.gob.mx>.

conducir vehículos hasta por tres años¹⁰. Esta disposición anticipa el principio de reincidencia agravada que se introduce en la presente iniciativa a través de las modalidades agravadas del artículo 255 Bis propuesto, y constituye un precedente en el derecho mexicano de la imposición de consecuencias jurídicas específicas para la reiteración de conductas de riesgo vial, con independencia de que se haya producido un resultado lesivo. El modelo neoleonés también es relevante porque vincula la prohibición de conducir a la reiteración de condenas en un período determinado, lo que guarda coherencia con la estructura escalonada de consecuencias que propone la presente iniciativa: una primera detección con sanción atenuada, y consecuencias más severas ante la reincidencia o ante la concurrencia de factores agravantes.

5. España

El derecho penal español en materia de seguridad vial representa el modelo internacional de referencia más acabado en el ámbito hispanohablante. El Capítulo IV del Título XVII del Libro Segundo del Código Penal español, bajo la rúbrica "Delitos contra la seguridad vial", constituye el resultado de un proceso legislativo sostenido que criminalizó de forma expresa, como delitos de peligro, las conductas de riesgo vial más graves¹¹.

El artículo 379.1 del Código Penal español establece el tipo penal de conducción a velocidad excesiva, que se configura como un delito de peligro abstracto: quien conduzca un vehículo a motor o ciclomotor a una velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, incurre en pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y en todo

¹⁰ Código Penal para el Estado de Nuevo León, artículo 68, disponible en: https://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/codigos/codigo_penal_para_el_estado_de_nuevo_leon/.

¹¹ Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal español, Capítulo IV del Título XVII del Libro Segundo, artículos 379 a 385 ter, en su redacción conforme a la Ley Orgánica 15/2007 y la Ley Orgánica 5/2010, publicadas en el Boletín Oficial del Estado. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444>.

caso privación del derecho a conducir por tiempo superior a uno y hasta cuatro años¹². El artículo 379.2 tipifica la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, o bajo los efectos del alcohol, y establece que en todo caso será condenado quien conduzca con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0.60 miligramos por litro o con una tasa en sangre superior a 1.2 gramos por litro.

El artículo 380 penaliza la conducción con temeridad manifiesta que ponga en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, y el artículo 381 agrava la sanción cuando dicha conducción se realice con manifiesto desprecio por la vida de los demás. El artículo 382 resuelve el concurso entre delitos de peligro y delitos de resultado (homicidio o lesiones imprudentes) ordenando la aplicación de la pena más grave en su mitad superior.

La Fiscalía General del Estado español precisó que el tipo del artículo 379.1 vino a colmar una laguna de tipicidad, suprimiendo la exigencia de peligro concreto para los excesos de velocidad de mayor intensidad, al considerar que las estadísticas y datos científicos respaldan suficientemente la presunción de peligrosidad inherente a dichas conductas¹³. En nuestro caso, el Informe STCONAPRA 2022 proporciona exactamente el tipo de sustento empírico que el legislador español tomó en cuenta para fundamentar su intervención penal en materia de velocidad.

La reforma española de 2007 produjo resultados tangibles: según datos del Ministerio del Interior de España, las muertes en accidentes de tráfico se redujeron de 3,823 en 2007 — año de la reforma— a 1,003 en 2023, lo que representa una reducción superior al setenta y tres por ciento en el período. Aunque esta reducción no puede atribuirse exclusivamente a la intervención penal —también influyeron el carnet por puntos y otras políticas—, los

¹² Código Penal español, artículo 379.1.

¹³ Fiscalía General del Estado de España, Circular 10/2011 sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial, publicada en el Boletín Oficial del Estado: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=FIS-C-2011-00010>.

estudios de evaluación reconocen a la amenaza penal un efecto disuasivo significativo en los conductores.

6. Estado de California

La experiencia del Estado de California, fronterizo con Baja California, es de particular relevancia geográfica y práctica. El ordenamiento jurídico californiano regula la conducción bajo el influjo del alcohol en los artículos 23152 y 23153 del Vehicle Code¹⁴. El artículo 23152(a) establece como ilícito conducir un vehículo cuando se está bajo la influencia del alcohol, y el artículo 23152(b) fija el límite de concentración de alcohol en sangre en 0.08 por ciento para la mayoría de los conductores —equivalente a 0.08 g/dL— con tolerancia cero para menores de veintiún años.

La estructura de responsabilidad penal en California es gradual y se escala según la reiteración de la conducta y la existencia de resultados lesivos: el primer, segundo y tercer DUI (*Driving Under the Influence*) se tratan como delitos menores (*misdemeanors*) con penas de hasta seis meses de cárcel, multas, suspensión de licencia de entre seis y diez meses, y la obligatoriedad de participar en programas de educación sobre el alcohol. El cuarto DUI en un período de diez años se eleva automáticamente a *felony*, con penas de hasta tres años de prisión estatal. Cuando el DUI causa lesiones corporales a terceras personas, el artículo 23153 VC eleva los cargos a *felony* desde la primera ocasión.¹⁵

El artículo 191.5(a) del California Penal Code tipifica el delito de *vehicular manslaughter while intoxicated* con *gross negligence* (homicidio vehicular con negligencia grave bajo efectos del alcohol), punible con cuatro, seis o diez años de prisión estatal, según las circunstancias. El artículo 191.5(b) contempla la misma conducta con negligencia

¹⁴ [8] California Vehicle Code, artículo 23152, en su redacción vigente al 1 de enero de 2025, disponible en: https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=VEH§ionNum=23152.

¹⁵ California Vehicle Code, artículo 23153, ídem.

ordinaria, como un delito *wobbler* que puede ser *misdemeanor* o *felony* según las circunstancias, con penas de hasta cuatro años en prisión estatal.¹⁶

El modelo californiano es relevante por tres razones para esta iniciativa: primero, acredita la viabilidad técnica de un esquema gradual en que la primera detección sin daño genera consecuencias reales pero no privativas de libertad, reservando la prisión para la reincidencia o los casos con resultado lesivo; segundo, confirma que el umbral de alcohol en sangre es un parámetro objetivamente determinado y jurídicamente manejable por los operadores del sistema penal; y tercero, demuestra que es posible articular coherentemente los delitos de peligro para el tránsito con los delitos de resultado, sin incurrir en vulneraciones del principio *non bis in idem*.

El análisis del derecho comparado revela una tendencia consolidada en los ordenamientos jurídicos más avanzados en materia de seguridad vial, que puede sintetizarse en los siguientes principios:

1. La conducción bajo el influjo del alcohol es sancionada penalmente desde la primera detección, con o sin resultado lesivo,
2. El exceso de velocidad significativo es objeto de un tipo penal de peligro independiente que no exige resultado para su configuración,
3. Las consecuencias jurídicas se escalan en función de la reiteración, la concurrencia de factores de riesgo y la existencia de víctimas, y
4. Los límites cuantitativos de alcohol y de velocidad proporcionan taxatividad al tipo penal y facilitan la prueba en el proceso.

Baja California se encuentra en una posición de rezago relativo respecto de este conjunto de tendencias. El artículo 255 vigente se aparta del estándar nacional e internacional al no sancionar penalmente la primera detección sin daño, al carecer de parámetros

¹⁶ California Penal Code, artículo 191.5, en su redacción vigente al 1 de enero de 2025, disponible en: <https://codes.findlaw.com/ca/penal-code/pen-sect-191-5/>.

cuantitativos de alcohol armonizados con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y al no contar con un tipo penal de velocidad excesiva como delito de peligro. La presente iniciativa propone superar dicho rezago adoptando los elementos que el derecho comparado ha consolidado como herramientas eficaces para la reducción de la siniestralidad vial.

VI. TEST DE PROPORCIONALIDAD

Las reformas que se proponen significan una intervención legislativa en el derecho fundamental a la libertad personal (artículo 14 constitucional) y en la libertad de tránsito (artículo 11 constitucional), por lo que resulta indispensable aplicar un escrutinio del principio de proporcionalidad, conforme a la metodología que ha desarrollado la Suprema Corte de Justicia de la Nación a partir de su jurisprudencia en la materia.

La Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido que toda intervención legislativa en derechos fundamentales debe superar un test escalonado de proporcionalidad integrado por cuatro subprincipios: fin constitucionalmente legítimo, idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto.

A continuación se aplica este test a cada una de las medidas propuestas:

A) Reforma al artículo 255: eliminación de la impunidad en primera detección y armonización con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Fin constitucionalmente legítimo. La reforma al artículo 255 persigue dos finalidades que tienen respaldo constitucional expreso. De manera inmediata, busca reducir los siniestros viales causados por la conducción bajo el influjo del alcohol y otras sustancias, protegiendo con ello el derecho a la vida (artículo 14 constitucional), el derecho a la integridad personal y el derecho a la movilidad segura (artículo 4o. constitucional, en su dimensión de derecho al disfrute de un medio ambiente adecuado para la salud y el bienestar). También contribuye a la ejecución del mandato de armonización derivado de la Ley General de

Movilidad y Seguridad Vial y a la atención de un problema de salud pública documentado por la Secretaría de Salud. Ambos fines son legítimos desde la perspectiva constitucional.

Idoneidad. La medida es idónea para alcanzar el fin propuesto. La evidencia empírica disponible en el ámbito del derecho comparado demuestra que la introducción de consecuencias penales ciertas ante la primera detección por conducción alcohólica, aun cuando no se haya producido resultado lesivo, tiene un efecto disuasivo superior al del mero apercibimiento administrativo. El efecto preventivo de la sanción penal depende en mayor medida de la certeza de la consecuencia que de su severidad; una multa y la suspensión temporal de la licencia son consecuencias ciertas e inmediatas que el conductor percibe como reales, a diferencia del apercibimiento que el artículo 255 vigente prevé para la primera detección. Asimismo, la armonización con los parámetros de la Ley General de Movilidad dota de mayor precisión al tipo, facilitando su aplicación por los operadores del sistema y reduciendo la discrecionalidad en la interpretación del concepto de "estado de ebriedad".

Necesidad. La medida es necesaria porque no existe una alternativa igualmente eficaz que sea menos restrictiva del derecho a la libertad. El apercibimiento que establece el artículo 255 vigente no ha demostrado suficiencia para contener la conducción alcohólica, como lo evidencia la persistencia del fenómeno en las estadísticas del Informe de la Secretaría de Salud. Las sanciones exclusivamente administrativas carecen del efecto simbólico y disuasivo que la intervención penal produce. Por otra parte, la reforma no propone la pena de prisión para la primera detección sin daño, eligiendo en cambio la multa y la suspensión temporal del derecho a conducir, que son las medidas menos restrictivas del derecho a la libertad que resultan compatibles con el nivel de disuasión requerido.

Proporcionalidad en sentido estricto. La restricción al derecho a la libertad ambulatoria que la reforma implica es proporcional a los bienes jurídicos que protege. La vida y la integridad física de las personas que transitan en las vías públicas tienen un peso constitucional superior al de la libertad de conducir bajo el influjo del alcohol. La pena de

multa y la suspensión temporal de la licencia, previstas para la primera detección sin daño, no eliminan la libertad general de la persona ni imponen privación de libertad; afectan únicamente el ejercicio de un derecho (la conducción de vehículos) en cuyo ejercicio el sujeto ha demostrado poner en riesgo bienes jurídicos ajenos. La restricción es, por tanto, cuantitativamente proporcional al riesgo generado.

B) Adición del artículo 255 bis: tipo penal de conducción a velocidad excesiva como delito de peligro concreto

Fin constitucionalmente legítimo. La adición del artículo 255 Bis persigue la protección de la vida y la integridad física de las personas que comparten el espacio vial, ante el principal factor de riesgo identificado por la Organización Mundial de la Salud y por el propio sistema de salud nacional. Este fin tiene anclaje constitucional en los artículos 1o., 4o. y 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 4 y 5 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, que obligan al Estado a adoptar medidas de protección de la vida.

Idoneidad. La tipificación de la conducción a velocidad excesiva como delito de peligro concreto es idónea para reducir la siniestralidad vial por este factor. El efecto disuasivo de la amenaza penal es mayor que el de la sanción administrativa cuando la conducta genera un riesgo de muerte o lesiones graves, dado que la gravedad de la potencial consecuencia llama la atención de la persona sobre la severidad del reproche social de la conducta. La exigencia de que el peligro sea concreto garantiza que el tipo no opere como una mera sanción administrativa disfrazada de norma penal, sino que responda a situaciones de riesgo real.

Necesidad. Las sanciones previstas en los reglamentos de tránsito han demostrado ser insuficientes para disuadir el exceso de velocidad, como lo evidencia su persistencia como primer factor de riesgo en la casuística nacional. La tipificación penal es necesaria para los supuestos más graves: conducción que supere el límite máximo permitido en zonas de protección especial, o que supere en al menos el cien por ciento dicho límite en cualquier

vialidad, generando peligro concreto para personas. Para las infracciones menores la respuesta administrativa sigue siendo suficiente y adecuada; la intervención penal se reserva para los supuestos de mayor intensidad de riesgo.

Proporcionalidad en sentido estricto. La pena prevista para el tipo básico del artículo 255 Bis en su modalidad sin resultado lesivo (multa y suspensión temporal de la licencia) no priva de libertad al sujeto activo. La privación de libertad se reserva para las modalidades agravadas: zonas de protección especial, horario nocturno, reincidencia o concurrencia con la conducción alcohólica. Esta gradación responde al principio de proporcionalidad reconocido por la Suprema Corte, conforme al cual la gravedad de la pena debe ser proporcional a la gravedad del delito. El tipo de peligro concreto, además, excluye de su ámbito de aplicación las situaciones de exceso de velocidad de bajo riesgo, lo que evita que la norma tenga un alcance punitivo desproporcionado.

VII. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

La presente iniciativa propone tres modificaciones al Código Penal para el Estado de Baja California:

Reforma al artículo 255. Se modifica el precepto para:

- a) Establecer consecuencias penales (multa y suspensión temporal del derecho a conducir) para la primera detección sin daño;
- b) Incorporar referencia expresa a los parámetros cuantitativos de alcohol establecidos conforme a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; y
- c) Aumentar las penas, el rango de la suspensión de la licencia y ampliar las hipótesis de agravación.

Adición del artículo 255 Bis. Se incorpora un tipo penal autónomo de conducción a velocidad excesiva constitutivo de peligro concreto para la vida o integridad física de las personas. El tipo básico sanciona con multa y suspensión del derecho a conducir al conductor que, superando en al menos el cincuenta por ciento el límite máximo de

velocidad permitido, genere un peligro concreto para personas. Las modalidades agravadas, sancionadas con prisión y multa, cubren los supuestos de zonas de protección especial (escolares, hospitalarias, de alta densidad peatonal), horario nocturno, reincidencia dentro de los tres años siguientes y concurrencia con la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias.

La presente iniciativa responde a una necesidad documentada con rigor por las instancias de salud pública del Estado mexicano. La intervención penal que se propone está diseñada para superar el escrutinio constitucional, es coherente con el nuevo marco de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, encuentra respaldo en el derecho comparado, y observa los principios de legalidad, taxatividad, lesividad y proporcionalidad que rigen el derecho penal contemporáneo.

La seguridad vial no es solamente un problema de tránsito: es un problema de derechos humanos. Cada muerte en las vialidades de Baja California es una vulneración del derecho a la vida que el Estado tiene la obligación de prevenir con todos los instrumentos a su alcance, incluido el derecho penal. Esta Soberanía tiene la oportunidad de fortalecer el marco normativo de la entidad en este ámbito, en beneficio de todos los habitantes del estado.

Se presenta un cuadro comparativo entre el texto vigente y el que se propone:xy

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>ARTÍCULO 255.-Tipo y Punibilidad.- A quien maneje un vehículo de motor en estado de ebriedad, bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias que impidan o perturben su adecuada conducción, no será castigado la primera vez cuando no haya provocado daño en las personas o en las cosas, pero la autoridad aprehensora lo presentará ante la Autoridad Administrativa Municipal que determinen los reglamentos, quien le</p>	<p>ARTÍCULO 255.- Tipo y punibilidad. A quien maneje un vehículo de motor superando los límites de alcohol en sangre o en aire espirado establecidos conforme a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias que impidan o perturben su adecuada conducción, sin haber provocado daño a las personas o a las cosas, se le impondrá multa de</p>

<p>formará registro para establecer antecedente, apercibiéndole formalmente de que si incurre de nuevo en esta conducta dentro del plazo de tres años, será consignado a la autoridad judicial, y de resultar responsable además de la penalidad prevista por el último párrafo de este artículo, se le someterá a la medida de seguridad de tratamiento para dependientes de bebidas alcohólicas, estupefaciente y psicotrópico, conforme a lo previsto por los artículos 55, fracción II y 60 de este código.</p> <p>En todos los casos la Autoridad Administrativa remitirá copia certificada de las constancias que integren el registro en que formó el antecedente, a la Agencia del Ministerio Público.</p>	<p>cincuenta a ciento cincuenta días de Unidad de Medida y Actualización, suspensión de tres meses a un año del derecho a obtener o a usar licencia para conducir vehículos de motor y a la medida de seguridad de tratamiento para dependientes de bebidas alcohólicas, estupefacientes y psicotrópicos, conforme a lo previsto por este Código. La autoridad aprehensora lo presentará ante la Autoridad Administrativa Municipal competente, quien formará registro para establecer antecedente y lo remitirá en copia certificada a la Agencia del Ministerio Público.</p>
<p></p>	<p>En el caso de conductores de motocicletas, para la actualización del tipo será suficiente que se supere el límite de alcohol establecido para esa categoría conforme a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.</p>
<p>Cuando se cause daño a las personas y/o a las cosas se le impondrá prisión de seis meses a tres años, multa de cincuenta a quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización y suspensión hasta por un año del derecho a conducir vehículos de motor. La misma pena se impondrá a quien dentro del plazo mencionado contado a partir del apercibimiento incurre en la misma conducta prevista en el primer párrafo del presente artículo.</p>	<p>Cuando la conducta prevista en el primer párrafo cause daño a las personas y/o a las cosas, se impondrá prisión de uno a cuatro años, multa de doscientas a seiscientas Unidades de Medida y Actualización, y suspensión de uno a cinco años del derecho a obtener o a usar licencia para conducir vehículos de motor.</p>
<p></p>	<p>Cuando el responsable sea conductor de vehículo de transporte de pasajeros, de carga, o de cualquier servicio público, cualquier concentración detectable de</p>



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA

DIP. JORGE RAMOS HERNÁNDEZ

Presidente de la Comisión de Seguridad Ciudadana y
Protección Civil de la H. XXV Legislatura del Estado de
Baja California

"2025, Año del Turismo Sostenible como Impulsor del Bienestar Social y Progreso"

	<p>alcohol en sangre o en aire espirado actualizará la conducta típica prevista en este artículo, aplicándose la pena prevista en este artículo.</p>
Sin correlativo.	<p>Artículo 255 Bis. Conducción a velocidad excesiva.</p> <p>A quien conduzca un vehículo de motor en vía pública superando en cincuenta por ciento o más el límite máximo de velocidad permitido en la vialidad de que se trate, y con ello genere un peligro concreto para la vida o la integridad física de una o más personas, se le impondrá multa de cincuenta a doscientos días de Unidad de Medida y Actualización y suspensión de tres meses a dos años del derecho a obtener o a usar licencia para conducir vehículos de motor.</p> <p>La pena será de uno a cuatro años de prisión, multa de doscientos a quinientos días de Unidad de Medida y Actualización, y suspensión de dos a cinco años del derecho a obtener o a usar licencia para conducir, en cualquiera de los supuestos siguientes:</p> <p>I. Que la conducta se cometa en zona escolar, hospitalaria, de alta densidad peatonal o cualquier otra zona de protección especial definida en los reglamentos de tránsito aplicables;</p> <p>II. Que la conducta se cometa entre las veintidós horas y las seis horas del día siguiente;</p> <p>III. Que el responsable haya sido sancionado por delito de la misma naturaleza dentro de los tres años anteriores a la comisión de la conducta;</p> <p>o</p>

	<p>IV. Que la conducta concurra con la prevista en el artículo 255 de este Código. Cuando a consecuencia de la conducta prevista en este artículo se produzcan lesiones o la muerte de una o más personas, se aplicarán las reglas del concurso de delitos conforme a este Código.</p>
--	---

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 27 y 28 ambos en su fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, así como por los artículos 110 fracción II, 115 fracción I, 116, 117 y 118 y demás relativos y aplicables de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, me permito someter a consideración de esta H. Legislatura del Congreso del Estado de Baja California la presente iniciativa con proyecto de:

DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO. Se reforma el artículo 255 del Código Penal para el Estado de Baja California para quedar como sigue:

ARTÍCULO 255.- Tipo y punibilidad.

A quien maneje un vehículo de motor superando los límites de alcohol en sangre o en aire espirado establecidos conforme a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias que impidan o perturben su adecuada conducción, sin haber provocado daño a las personas o a las cosas, se le impondrá multa de cincuenta a ciento cincuenta días de Unidad de Medida y Actualización, suspensión de tres meses a un año del derecho a obtener o a usar licencia para conducir vehículos de motor y a la medida

de seguridad de tratamiento para dependientes de bebidas alcohólicas, estupefacientes y psicotrópicos, conforme a lo previsto por este Código. La autoridad aprehensora lo presentará ante la Autoridad Administrativa Municipal competente, quien formará registro para establecer antecedente y lo remitirá en copia certificada a la Agencia del Ministerio Público.

En el caso de conductores de motocicletas, para la actualización del tipo será suficiente que se supere el límite de alcohol establecido para esa categoría conforme a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Cuando la conducta prevista en el primer párrafo cause daño a las personas y/o a las cosas, se impondrá prisión de uno a cuatro años, multa de doscientas a seiscientas Unidades de Medida y Actualización, y suspensión de uno a cinco años del derecho a obtener o a usar licencia para conducir vehículos de motor.

Cuando el responsable sea conductor de vehículo de transporte de pasajeros, de carga, o de cualquier servicio público, cualquier concentración detectable de alcohol en sangre o en aire espirado actualizará la conducta típica prevista en este artículo, aplicándose la pena prevista en este artículo.

ARTÍCULO SEGUNDO. Se adiciona el artículo 255 Bis al Código Penal para el Estado de Baja California para quedar como sigue:

Artículo 255 Bis. Conducción a velocidad excesiva.

A quien conduzca un vehículo de motor en vía pública superando en cincuenta por ciento o más el límite máximo de velocidad permitido en la vialidad de que se trate, y con ello genere un peligro concreto para la vida o la integridad física de una o más personas, se le impondrá multa de cincuenta a doscientos días de Unidad de Medida y Actualización y suspensión de tres meses a dos años del derecho a obtener o a usar licencia para conducir vehículos de motor.

La pena será de uno a cuatro años de prisión, multa de doscientos a quinientos días de Unidad de Medida y Actualización, y suspensión de dos a cinco años del derecho a obtener o a usar licencia para conducir, en cualquiera de los supuestos siguientes:

I. Que la conducta se cometa en zona escolar, hospitalaria, de alta densidad peatonal o cualquier otra zona de protección especial definida en los reglamentos de tránsito aplicables;

II. Que la conducta se cometa entre las veintidós horas y las seis horas del día siguiente;

III. Que el responsable haya sido sancionado por delito de la misma naturaleza dentro de los tres años anteriores a la comisión de la conducta; o

IV. Que la conducta concorra con la prevista en el artículo 255 de este Código.

Quando a consecuencia de la conducta prevista en este artículo se produzcan lesiones o la muerte de una o más personas, se aplicarán las reglas del concurso de delitos conforme a este Código.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

SEGUNDO. La Secretaría de Seguridad Pública del Estado y los Ayuntamientos contarán con un plazo de ciento ochenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para armonizar los protocolos operativos de los operativos de alcoholimetría, los reglamentos de tránsito municipales y los procedimientos de actuación policial con los parámetros cuantitativos de alcohol establecidos conforme a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en los términos referidos en el artículo 255 que se reforma.

TERCERO. Los Ayuntamientos deberán definir y señalar las zonas de protección especial a que hace referencia el artículo 255 Bis, fracción I, que se adiciona mediante el presente

Decreto, dentro del plazo de ciento ochenta días naturales contados a partir de su entrada en vigor.

DADO en el Salón de Sesiones "Lic. Benito Juárez García" del H. Poder Legislativo del Estado de Baja California, en la ciudad de Mexicali, Baja California, a la fecha de su presentación.

ATENTAMENTE

DIPUTADO JORGE RAMOS HERNÁNDEZ