

**DIPUTADO FRANCISCO JAVIER TÉLLEZ SÁNCHEZ
PRESIDENTE DE LA DIRECTIVA
CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO
PRESENTE**

Quien suscribe, **DIPUTADA YARABI GONZÁLEZ MARTÍNEZ** integrante del Grupo Legislativo de Morena, en la LXVI Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, con fundamento en los artículos 47 fracción II de la Constitución Política del Estado de Hidalgo y 25 fracción IV, 47, 124 fracción II, 125 y 127 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, someto a la consideración de esta Soberanía la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES AL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE HIDALGO, EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y PROTECCIÓN A VÍCTIMAS DE HECHOS DE TRÁNSITO**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Panorama de la Seguridad Vial

A nivel mundial, los siniestros de tránsito continúan cobrando un precio inaceptablemente alto a cambio de la movilidad. De acuerdo con el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2023¹, elaborado y publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), el número anual de víctimas mortales ha experimentado un descenso marginal, situándose en 1.19 millones de defunciones al año. Esta cifra representa una reducción de tan solo un cinco por ciento desde el año 2010, un avance que resulta a todas luces insuficiente, fragmentado y decepcionante frente a la ambiciosa meta establecida por el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas (2021-2030), cuyo objetivo vinculante se estableció en reducir al menos a la mitad las muertes y lesiones graves vinculadas al tránsito para el año 2030.

En el mismo sentido, el informe destaca que las lesiones por accidentes de tránsito se han consolidado como la principal causa de muerte en niños y jóvenes de entre 5 y 29 años. Además, la distribución de la mortalidad evidencia una profunda inequidad: más de la mitad de todas las defunciones registradas a nivel mundial ocurren entre los denominados usuarios vulnerables de la vía, un grupo heterogéneo compuesto fundamentalmente por peatones, ciclistas y motociclistas. Este fenómeno se concentra de manera desproporcionada en los países de ingresos bajos y medios, naciones que, a pesar de poseer una fracción significativamente menor del parque vehicular global, soportan la mayor carga de morbilidad y mortalidad debido a la persistencia de infraestructuras deficientes, marcos regulatorios laxos, importación de vehículos de baja calidad y sistemas de atención médica prehospitalaria severamente fragmentados.

A nivel continental, reportes recientes emitidos por la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y el *International Transport Forum* (ITF) indican que la región acumula aproximadamente 145 mil muertes anuales por esta causa, lo que representa el 12 por ciento del total global de defunciones viales. A pesar de los esfuerzos aislados de ciertas naciones por implementar políticas de visión cero, la tasa de reducción de muertes en las vías ha sido lenta, errática y profundamente desigual a lo largo del hemisferio, subrayando la necesidad urgente de políticas nacionales mucho más fuertes, exhaustivas y financiadas. El *Reporte Anual de Seguridad Vial* proyectado para los años 2024 y 2025 demuestra que mientras algunos

¹ OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023. Recuperado en <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>

países de altos ingresos logran estabilizar sus cifras, gran parte de las naciones latinoamericanas enfrentan repuntes significativos, impulsados en gran medida por la motorización acelerada y la proliferación desregulada de vehículos de dos ruedas².

País del Continente Americano	Defunciones Anuales Reportadas por Siniestros Viales
Estados Unidos	39,345
México	16,654
Colombia	8,102
Canadá	2,078
Chile	1,757

Situación en México

Dentro del panorama regional, México emerge con indicadores estadísticos que reclaman una intervención gubernamental urgente. Nuestro país se posiciona en el segundo lugar de todo el continente americano por número total de personas fallecidas a causa de siniestros viales, siendo superado únicamente por los Estados Unidos, cuya base poblacional y nivel de motorización son considerablemente mayores. Las cifras consolidadas a nivel nacional revelan una crisis estructural profundamente arraigada. Aquí, los accidentes de tránsito provocan en promedio 45 fallecimientos diarios, lo que equivale a 16,654 muertes anuales³.

Estos eventos constituyen la segunda causa de muerte en la población mexicana de 15 y 29 años de edad, y se erigen como la primera causa absoluta de fatalidad para el segmento demográfico que abarca desde los 5 hasta los 24 años. De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), si bien las enfermedades del corazón, la diabetes mellitus y los tumores malignos lideran las causas de defunción en términos absolutos para la población general debido al envejecimiento demográfico, los accidentes ocupan la cuarta posición, cobrando más de 40 mil vidas si se agrupan todas las causas externas, de las cuales el tránsito terrestre representa un porcentaje altamente significativo⁴.

Rango de Causas de Defunción en México (Población General)	Categoría de Mortalidad
1	Enfermedades del corazón
2	Diabetes mellitus
3	Tumores malignos
4	Accidentes (incluyendo preponderantemente hechos de tránsito)
5	Enfermedades del hígado

Al respecto, el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, órgano dependiente de la Secretaría de Salud federal, ha documentado mediante modelos retrospectivos que la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en México se ha mantenido estancada en niveles superiores a los trece fallecimientos por cada cien mil habitantes durante la última década. Estos datos revelan un fracaso en las políticas de prevención y el incumplimiento sostenido de las metas de reducción dictadas por los

² ITF. Road Safety. Annual Report 2024. Recuperado en <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2024.pdf>

³ Gobierno de México. Estrategia Nacional Piensa, Lleguemos a Salvo. Recuperado en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/986978/Estrategia_Nacional_A_SALVO_15.pdf

⁴ INEGI. Accidentes de tránsito. Tabulados. Recuperado en <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/#tabulados>

organismos multilaterales. Si las tendencias actuales no se revierten con acciones contundentes, disruptivas y dotadas de presupuesto, las proyecciones advierten que para el año 2030 el problema podría agravarse hasta superar las 25 mil muertes anuales, lo que significaría ubicarse un 279 por ciento por encima de lo proyectado y comprometido en su momento ante la Organización de las Naciones Unidas⁵.

Como se ha mencionado, los datos muestran profundas asimetrías de riesgo que enfrentan los distintos usuarios del espacio público. Tan solo durante el año 2022, el 36 por ciento del total de las defunciones derivadas de los hechos viales correspondió a los peatones. Alrededor de 5,641 personas perdieron la vida de esta manera, lo que demuestra la magnitud del riesgo al que se enfrenta este sector de la población⁶. Esta sobreexposición al riesgo de los peatones frente a los conductores de vehículos particulares refleja un diseño sistémico de las calles que adolece de cruces a nivel seguros, carece de controles para garantizar velocidades pacíficas y despliega una infraestructura hostil que margina sistemáticamente al usuario no motorizado.

Paralelamente, la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición Continua (2021-2023) documenta un escenario de morbilidad igualmente preocupante. Aproximadamente 1.6 millones de personas en México han sufrido algún tipo de lesión vial en un periodo anual, cifra que representa al 1.31% de la población total del país. Dentro de este inmenso grupo de lesionados, los motociclistas destacan de manera trágica como el sector más severamente vulnerado, aglutinando el cuarenta y cinco por ciento del total de las lesiones reportadas a nivel nacional⁷. La proliferación exponencial del uso de la motocicleta en entornos urbanos y rurales, impulsada por la necesidad de transporte económico y el auge del reparto a domicilio, sumada a la falta de normativas estrictas de seguridad activa en la manufactura de estos vehículos y la constante evasión en el uso de cascos certificados, ha disparado la incidencia de traumas craneoencefálicos, amputaciones y discapacidades permanentes de origen medular. Asimismo, de acuerdo con el INEGI, el 81.3% de las víctimas mortales en accidentes de transporte son hombres, frente a un minoritario 18.7% de mujeres⁸. Esta pronunciada brecha refleja determinantes socioculturales íntimamente asociadas a una menor percepción del riesgo en la vía, una mayor propensión a la conducción agresiva, una incidencia superior en la conducción bajo los efectos del alcohol y otras sustancias, y una tendencia demostrada a exceder de manera sistemática los límites de velocidad permitidos⁹.

En Hidalgo, la dispersión urbana, el tránsito interurbano y la falta de planeación orientada al peatón generan entornos altamente letales. La Dirección General de Epidemiología de la Secretaría de Salud ha reportado la alarmante cifra de treinta lesionados diarios por accidentes viales en la entidad. Durante el transcurso del año 2025, la Procuraduría General de Justicia del Estado de Hidalgo se vio en la necesidad de iniciar 136 investigaciones formales por fallecimientos ocurridos en vías públicas relacionados intrínsecamente con vehículos motorizados. Diversos Reportes periodísticos amplían esta perspectiva, señalando que se han contabilizado formalmente más de 5 mil hechos de tránsito en la entidad en el periodo reciente. En estos percances, sesenta y dos personas perdieron la vida de forma violenta. Resulta

⁵ Buzos. México lejos de la reducción de muertes por accidentes viales, Recuperado en: <https://shorturl.at/vJGgU>

⁶ Gobierno de México. Informe sobre la situación vial de México 2022, consultado en: <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2022?state=published>

⁷ INSP. Encuesta Nacional de Salud y Nutrición Continua. Recuperado en <https://ensanut.insp.mx/encuestas/ensanutcontinua2023/index.php>

⁸ INEGI. Estadísticas de defunciones registradas (EDR), Recuperado en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/edr/EDR2024-def_RR.pdf

⁹ Figueroa, E (2021) Factores psicosociales y seguridad vial en jóvenes de la Ciudad de Hermosillo, Son.CIAD (TESIS). Recuperado en <https://ciad.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1006/1529/1/Elsa%20Guadalupe%20Figueroa%20Miranda.pdf>

preocupante el registro de más de 1300 colisiones que involucraron motocicletas, con 23 de estos eventos culminando en la muerte de la víctima, reafirmando la vulnerabilidad de los vehículos de dos ruedas ante la falta de equipo de protección personal adecuado y frenos de seguridad avanzados.

La letalidad también se manifiesta de formas diversas, afectando tanto a usuarios vulnerables en zonas urbanas como a pasajeros en vías interurbanas de alta velocidad. La recurrencia de atropellamientos fatales de personas de la tercera edad y trabajadores informales es sintomática de un entorno hostil. Casos documentados ilustran esta crudeza: un adulto mayor, dedicado a la venta ambulante, fue trágicamente embestido por una camioneta particular en la entrada de la céntrica Iglesia de la Asunción en Pachuca, perdiendo la vida a causa de los politraumatismos sufridos. De manera paralela, las principales arterias interurbanas cobran su propio peaje; en la carretera Pachuca-Tepeapulco, a la altura del municipio de Epazoyucan, otra persona de la tercera edad falleció tras ser atropellada, un evento que resalta la desprotección peatonal en vías que atraviesan asentamientos humanos pero operan bajo lógicas de carretera.

El problema se extiende también al transporte colectivo de pasajeros. La Procuraduría General de Justicia del Estado integró carpetas de investigación por accidentes de enorme magnitud, como el ocurrido en la carretera Pachuca-Tempoal, a la altura de Tlanchinol, donde un autobús de pasajeros salió de la carpeta asfáltica precipitándose hacia un barranco, dejando un saldo de cinco personas fallecidas y veintisiete lesionadas de diversa gravedad. A esto se suman sucesos en el bulevar Felipe Ángeles en Pachuca o en municipios como Alfajayucan y San Agustín Tlaxiaca, donde peatones que intentaban cruzar vías de alta capacidad fueron impactados mortalmente, a menudo con el factor agravante de que el conductor responsable emprende la huida del lugar, amparado por la falta de iluminación, la ausencia de cámaras de videovigilancia y la cultura de la impunidad.

Marco Convencional y Legal

México está suscrito a diversos acuerdos que, aunque no dictan sentencias individuales, obligan al Estado a crear leyes para proteger la vida en las vías, uno de los cuales es, la *Convención sobre la Circulación Vial de Viena 1968* mediante el cual establece las reglas de tránsito modernas y el cómo los conductores deben extremar precauciones ante peatones e infantes¹⁰. En la *Convención Americana sobre Derechos Humanos*¹¹, se establece el Derecho de protección a la vida y la integridad física, obligando al Estado a garantizar infraestructura segura. Por su parte, el *Decenio de Acción para la Seguridad Vial de la ONU (2021-2030)* establece un compromiso en el cual México debe reducir en un 50% las muertes por siniestros viales para 2030¹². Asimismo, se proclamó por la OMS, el *Plan de Acción Mundial Sobre el Alcohol (2022-2030)*¹³, el cual establece una reducción del consumo nocivo del alcohol, mediante estrategias efectivas y basadas a nivel mundial, nacional y regional. En 2020, la Asamblea General de las

¹⁰ Convención sobre circulación vial, Viena 1968, consultado en:

<https://www.dipublico.org/10838/convencion-sobre-la-circulacion-vial-viena-8-de-noviembre-de-1968/#:~:text=Los%20peatones%20no%20deber%C3%A1n%20penetrar%20en%20una,delimitado%20por%20marcas%20sobre%20la%20calzada:%20i>

¹¹ Convención Americana sobre Derechos Humanos, pdf, consultada en:

https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/doc/Programas/TrataPersonas/MarcoNormativoTrata/InsInternacionales/Regionales/Convencion_ADH.pdf

¹² Decenio de Acción para la Seguridad Vial de la ONU, consultado en:

<https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

¹³ Plan de acción mundial sobre el alcohol 2022-2030, consultado en:

<https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240090101#:~:text=El%20Plan%20de%20acci%C3%B3n%20mundial,nivel%20nacional%2C%20regional%20y%20mundial>

Naciones Unidas aprobó la resolución A/RES/74/299¹⁴, con la cual estableció la meta de reducir a la mitad, desde ese año hasta 2030, el número de defunciones y lesiones por estos accidentes en el mundo.

Dentro de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, establece que:

Artículo 4o.-

[..]

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad¹⁵.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en su artículo 49, establece que:

Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito

III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias;

X. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres¹⁶

El Código Penal Federal, en su artículo 341, indica que:

Artículo 341.- Al que, habiendo atropellado a una persona, culposa o fortuitamente, no le preste auxilio o no solicite la asistencia que requiere, pudiendo hacerlo se le impondrá de quince a sesenta jornadas de trabajo en favor de la comunidad, independientemente de la pena que proceda por el delito que con el atropellamiento se cometa¹⁷.

El Código Civil Federal indica que:

Artículo 1913.- Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima¹⁸.

En las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) se regulan detalles técnicos de los vehículos y de la infraestructura para evitar las muertes de las personas, como lo es: la NOM-194-SE-2021¹⁹, la cual obliga

¹⁴ UN. Resolución aprobada por la Asamblea General, sobre mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. A/RES/74/299 Asamblea de las Naciones Unidas. <https://docs.un.org/es/a/res/74/299>

¹⁵ CPEUM, pdf, consultada en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

¹⁶ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, pdf, consultado en:

<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

¹⁷ Cámara de Diputados. Código Penal Federal: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPF.pdf>

¹⁸ Cámara de Diputados. Código Civil Federal. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CCF.pdf>

¹⁹DOF. NOM-194-SE-2021.

[https://www.dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5666804#:~:text=NORMA%20Oficial%20Mexicana%20NOM%2D194.9%20de%20mayo%20de%202016\).](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5666804#:~:text=NORMA%20Oficial%20Mexicana%20NOM%2D194.9%20de%20mayo%20de%202016).)

a que los autos nuevos tengan dispositivos de seguridad. Por su parte, la NOM-034-SCT2-2011²⁰, define el diseño de los pasos peatonales, semáforos y señales para que sean visibles y seguros. Aunado a ello, la NOM-086-SCT2-2023²¹, establece los parámetros para la señalización y protección en zonas de obras viales.

Propuesta de Reforma

La necesidad de la reforma al Código Penal para el Estado de Hidalgo surge de una grave crisis de salud pública y seguridad ciudadana derivada de la alta incidencia de siniestralidad vial. A nivel mundial, los hechos de tránsito continúan cobrando 1.19 millones de vidas al año, y en México la situación es particularmente crítica, ya que el país se posiciona en el segundo lugar del continente americano en este rubro con aproximadamente 16,654 defunciones anuales. Estos siniestros representan la primera causa de muerte en personas de cinco a veinticuatro años y afectan de manera desproporcionada a usuarios vulnerables como los peatones, quienes concentran el 36 por ciento de las fatalidades a nivel nacional, así como a los motociclistas. En el contexto local, las autoridades sanitarias y de procuración de justicia reportan hasta 30 lesionados diarios y fallecimientos violentos vinculados a vehículos motorizados, una situación que se ve agravada por un entorno de impunidad donde los responsables frecuentemente abandonan a las víctimas a su suerte tras las colisiones. Frente a este escenario y al fracaso de las políticas preventivas que han mantenido estancadas las tasas de mortalidad, resulta indispensable actualizar el aparato normativo punitivo para disuadir eficazmente las conductas de mayor riesgo al volante.

El objetivo de esta iniciativa es tutelar con mayor rigor los bienes jurídicos fundamentales como la vida y la integridad personal, garantizando el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad que se encuentra reconocido en el orden constitucional mexicano. De igual manera, la reforma tiene la finalidad de alinear la política punitiva del Estado de Hidalgo con los compromisos internacionales, destacando las metas vinculantes del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas, cuyo propósito es reducir al menos a la mitad las muertes y lesiones graves vinculadas al tránsito para el año 2030. Para lograr estos fines, la propuesta busca sancionar aquellos actos inaceptables, asegurando al mismo tiempo, la presunción de inocencia, la proporcionalidad de las penas, el principio de culpabilidad por el acto y el mandato de taxatividad.

Para lograr estos objetivos, la iniciativa plantea modificaciones y adiciones sustanciales estructuradas en los dos artículos mencionados. En la reforma propuesta para el artículo 149, se establece que, en los delitos de homicidio y lesiones culposas causados con motivo del tránsito de vehículos, las punibilidades base se incrementarán hasta en una mitad cuando el agente incurra en circunstancias agravantes plenamente objetivas. Estas circunstancias se actualizan si el agente conduce en estado de ebriedad o bajo el influjo de sustancias tóxicas, si invade o transita sobre vías de circulación exclusivas o infraestructura para movilidad activa, si conduce a un exceso de velocidad que rebase el límite máximo permitido, o si manipula físicamente cualquier dispositivo de comunicación móvil que propicie distracción visual o cognitiva, exceptuando la tecnología de manos libres. Adicionalmente, este mismo artículo incorpora una sanción consistente en la privación o inhabilitación de los derechos para conducir vehículos automotores por un periodo de uno a diez años, dejando la determinación a la autoridad jurisdiccional con base en la gravedad del hecho. Por su parte, la modificación al artículo 161 propone que esta pena se incrementará hasta en una tercera parte cuando la víctima abandonada en situación de desamparo sea menor de doce años, mayor de sesenta años o sea una persona con discapacidad.

²⁰ DOF. NOM-034-SCT2-2011. <https://www.dof.gob.mx/normasOficiales/4555/sct/sct.htm>

²¹ DOF. NOM-086-SCT2-2023. https://dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5708455

Para ilustrar los cambios propuestos, se presenta el siguiente:

Cuadro comparativo

Texto Vigente	Texto propuesto
Artículo 149.- Al que, con motivo del manejo de vehículos, prive de la vida a otro, conduciendo en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o cualquier otra sustancia que cause similares efectos y tal violación de deber de cuidado de la gente haya sido la causa determinante de la producción del resultado típico, se le impondrá de cuatro a diez años de prisión y multa de hasta 200 veces el valor diario de la unidad de medida y actualización, sin perjuicio de lo establecido por los artículos siguientes del presente capítulo. Aunado a las penas que correspondan por el delito de lesiones y homicidio causados conduciendo en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o cualquier otra sustancia que cause similares efectos, se impondrá al responsable la suspensión de su licencia vigente para conducir vehículos automotores expedida por cualquier instancia o la inhabilitación para obtenerla, hasta por un tiempo igual al de la pena de prisión impuesta.	Artículo 149.- Al que, con motivo del manejo de vehículos, prive de la vida a otro, infringiendo un deber de cuidado que resulte la causa determinante en la producción del resultado típico, se le impondrá de cuatro a diez años de prisión y multa de 50 a 200 veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización. Las punibilidades señaladas en el párrafo anterior, se incrementará hasta en una mitad cuando en la producción del resultado concorra alguna de las siguientes circunstancias: I. El agente conduzca en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que cause efectos similares; II. El agente invada o transite sobre zonas destinadas al tránsito peatonal, aceras o ciclovías; III. El agente conduzca a un exceso de velocidad que rebase el límite máximo permitido; IV. El agente manipule o sostenga físicamente en sus manos cualquier dispositivo de comunicación móvil o pantalla de información; Aunado a las penas que por el delito de lesiones y homicidio motivo del manejo de vehículos, se impondrá al responsable la suspensión de su licencia vigente para conducir expedida por cualquier instancia o la inhabilitación para obtenerla, hasta por un tiempo igual al de la pena de prisión impuesta.
Artículo 161.- Al que habiendo atropellado a una persona no le preste auxilio o no solicite la asistencia que requiere, pudiendo hacerlo, se le aplicará de seis meses a un año de prisión o multa de 5 a 40 días, independientemente de la pena que corresponda con motivo del atropellamiento.	Artículo 161.- Al que habiendo atropellado a una persona no le preste auxilio o no solicite la asistencia que requiere, pudiendo hacerlo, se le aplicará de seis meses a un año de prisión o multa de 5 a 40 días, independientemente de la pena que corresponda con motivo del atropellamiento. La punibilidad prevista en este artículo se incrementará hasta en una tercera parte cuando la víctima en situación de desamparo sea una persona menor de doce años, una persona de sesenta o más años de edad, o una persona con discapacidad.

Estimación de Impacto Presupuestal

De conformidad con lo establecido en el artículo 125, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, y en estricta observancia a lo dispuesto por el artículo 18 de la Ley de Presupuesto y Contabilidad Gubernamental del Estado de Hidalgo, se emite la presente estimación de impacto presupuestal correspondiente a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones al Código Penal para el Estado de Hidalgo, en materia de seguridad vial y protección a víctimas de hechos de tránsito. Del análisis llevado a cabo, se determina que la presente iniciativa no genera un impacto presupuestal para la hacienda pública de la entidad.

Lo anterior se sustenta en que las adiciones y modificaciones normativas propuestas se circunscriben de manera exclusiva a la actualización y perfeccionamiento del marco punitivo vigente, estableciendo incrementos en las agravantes ante circunstancias específicas de conducción temeraria y afectación a personas en situación de desamparo. Por consiguiente, la aprobación, entrada en vigor y aplicación material de este ordenamiento no mandata la creación de nuevas estructuras orgánicas institucionales, no requiere la asignación o creación de plazas adicionales en los órganos de procuración e impartición de justicia, ni obliga a la ejecución de partidas o erogaciones no contempladas con cargo al Presupuesto de Egresos del Estado. Las instituciones encargadas de la procuración de justicia y de la función jurisdiccional darán cabal cumplimiento a las disposiciones derivadas de esta reforma, garantizando la procuración de justicia con un irrestricto apego a los principios de austeridad, racionalidad y disciplina financiera.

Proyecto de Decreto

Por todo lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta Asamblea, la siguiente Iniciativa con Proyecto de

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES AL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE HIDALGO

ARTÍCULO ÚNICO. Se **REFORMA** el artículo 149 y se **ADICIONA** un párrafo segundo al artículo 161, ambos del Código Penal para el Estado de Hidalgo, para quedar como sigue:

Artículo 149.- Al que, con motivo del manejo de vehículos, prive de la vida a otro, infringiendo un deber de cuidado que resulte la causa determinante en la producción del resultado típico, se le impondrá de cuatro a diez años de prisión y multa de 50 a 200 veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización.

Las punibilidades señaladas en el párrafo anterior, se incrementará hasta en una mitad cuando en la producción del resultado concorra alguna de las siguientes circunstancias:

I. El agente conduzca en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que cause efectos similares;

II. El agente invada o transite sobre zonas destinadas al tránsito peatonal, aceras o ciclovías;

III. El agente conduzca a un exceso de velocidad que rebase el límite máximo permitido;

IV. El agente manipule o sostenga físicamente en sus manos cualquier dispositivo de comunicación móvil o pantalla de información;

Aunado a las penas que por el delito de lesiones y homicidio motivo del manejo de vehículos, se impondrá al responsable la suspensión de su licencia vigente para conducir expedida por cualquier instancia o la inhabilitación para obtenerla, hasta por un tiempo igual al de la pena de prisión impuesta.

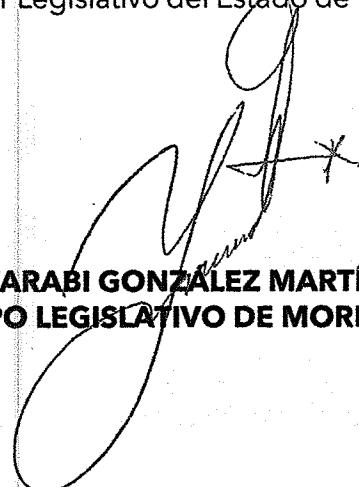
Artículo 161.- ...

La punibilidad prevista en este artículo se incrementará hasta en una tercera parte cuando la víctima en situación de desamparo sea una persona menor de doce años, una persona de sesenta o más años de edad, o una persona con discapacidad.

TRANSITORIOS

ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Hidalgo.

Dado en la sede del Poder Legislativo del Estado de Hidalgo a los **15** días del mes de **junio** de **2026**.


DIP. YARABI GONZÁLEZ MARTÍNEZ
GRUPO LEGISLATIVO DE MORENA



FORMATO DE ADHESIÓN A INICIATIVAS Y/O PROPUESTA DE ACUERDOS ECONÓMICOS.