



LEY QUE INCORPORA EL ARTÍCULO 274-B EN EL CODIGO PENAL A FIN DE SANCIONAR LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO MOTORIZADO SIN TENER LICENCIA DE CONDUCIR O PERMISO PROVISIONAL VIGENTE

El congresista que suscribe, **RAÚL HUAMÁN CORONADO**, integrante del **GRUPO PARLAMENTARIO FUERZA POPULAR**, en el ejercicio, del derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y conforme lo establecen los artículos 22° inciso c), 67°, 75° y numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la Ley Siguiente:

LEY QUE INCORPORA EL ARTÍCULO 274-B EN EL CODIGO PENAL A FIN DE SANCIONAR LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO MOTORIZADO SIN LICENCIA DE CONDUCIR O PERMISO PROVISIONAL VIGENTE

Artículo 1°.- OBJETO DE LA LEY

La presente Ley tiene por objeto incorporar el artículo 274-B del Código Penal, aprobado mediante Decreto Legislativo N° 635.

Artículo 2.- INCORPÓRESE LOS ARTÍCULO 274-B AL CÓDIGO PENAL

Incorpórese el artículo 274-B al Código Penal, en los términos siguientes:

"Artículo 274-B.- Conducción de vehículo motorizado sin licencia de conducir o permiso provisional vigente

El que conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, sin haber obtenido la licencia de conducir o permiso provisional vigente, o estando inhabilitado para obtener licencia de conducir, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36 inciso 7).

Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, la pena privativa será no menor de dos ni mayor de cinco años.

La misma pena se impondrá al que alquile o preste el vehículo al agente que no ha obtenido la licencia de conducir o permiso provisional vigente, o estando inhabilitado temporal o definitivamente para obtener licencia de



HUAMÁN CORONADO RAÚL

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra independencia,
y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

conducir, por aplicación de una sanción no pecuniaria directa o por acumulación de infracciones establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito y normativa de transporte respectiva.

La pena será privativa de libertad no menor de seis ni mayor de quince años cuando resultan lesiones graves o muertes".

Artículo 3.- VIGENCIA DE LA LEY

La presente norma entra en vigor a los 06 meses siguientes de la fecha de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Dese cuenta

Lima, agosto de 2024



Firmado digitalmente por:
VENTURA ANGEL Hector Jose
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/09/2024 13:50:16-0500



Firmado digitalmente por:
HUAMÁN CORONADO Raul FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/08/2024 13:28:15-0500

RAÚL HUAMÁN CORONADO
Congresista de la República
Documento firmado digitalmente



Firmado digitalmente por:
ALEGRIA GARCIA Luis
Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/08/2024 17:35:10-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RUIZ Victor
Seferino FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/09/2024 18:47:53-0500



Firmado digitalmente por:
JIMENEZ HEREDIA David
Julio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/09/2024 17:02:17-0500



Firmado digitalmente por:
SANTISTEBAN SUCLUPE
Fernando Miguel FAU 20161749126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/09/2024 14:44:11-0500



Firmado digitalmente por:
RAMIREZ GARCIA Tania
Estefany FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/09/2024 10:22:02-0500



Firmado digitalmente por:
CASTILLO RIVAS Eduardo
Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/09/2024 10:50:28-0500



Firmado digitalmente por:
ROSPIGLIOSI CAPURRO
Fernando Miguel FAU 20161749126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/09/2024 10:41:51-0500



Firmado digitalmente por:
REVILLA VILLANUEVA Cesar
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/09/2024 11:24:48-0500



I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Introducción

Uno de los problemas que el Estado peruano debe atender es el amplio tema de la seguridad vial, a fin de brindar protección de los peruanos al momento de utilizar los medios de transporte vehicular y su traslado en el país.

Al respecto, podemos definir a la seguridad vial como una responsabilidad compartida que requiere la participación activa de organismos, tanto estatales como de la sociedad civil, para desarrollar estrategias para intervenir de manera efectiva en: implementación de mejoras en la normatividad y su aplicación en el sistema de tránsito, medidas de ingeniería de vías, programas educativos dirigidos a los usuarios, campañas, capacitación y acreditación de postulantes¹.

Aunado a ello, conforme lo establece el artículo 1 de la Constitución Política del Perú, ***es la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.***

Además, conforme al numeral 1 del artículo 2 de la referida Carta Magna, respecto a los derechos fundamentales de la persona menciona que ***"todas las personas tienen derecho a la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar. El concebido es sujeto de derecho en todo cuanto le favorece"***².

En atención a lo establecido en nuestra Constitución, así como al concepto de seguridad vial, existe una obligación por parte del Estado peruano en brindar seguridad y protección de las personas en las vías de tránsito.

2. Problemática

Lamentablemente, conforme las estadísticas y datos registrados sobre los accidentes de tránsito resultan alarmantes las cifras que exponemos en los siguientes párrafos.

Asimismo, es un hecho que al momento de visualizar las noticias o noticieros en nuestro país podemos confirmar que siempre se registran accidentes de tránsito en las vías vehiculares, los cuales en muchos casos terminan en un resultado fatal.

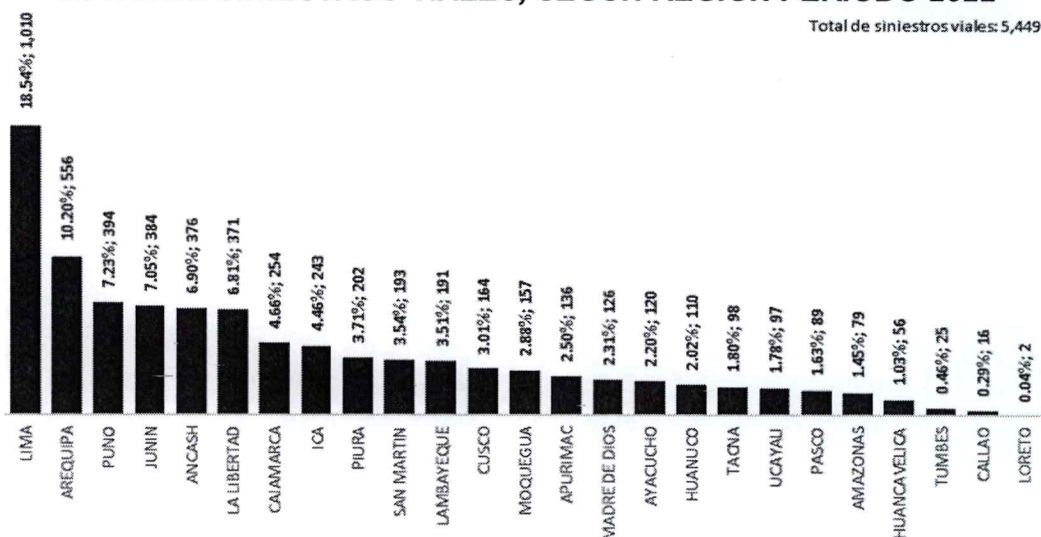
De esta modo, resulta importante la revisión de las estadísticas y datos que registran siniestros y accidentes viales a fin de confirmar la problemática en nuestro parque vial.

¹ Ministerio de Salud (2005). "Políticas Municipales para la Promoción de la Seguridad Vial". Cuadernos de Promoción de la Salud N° 18. Recuperado de: <https://bvs.minsa.gob.pe/local/MINSA/2215-1.pdf>

² https://www.oas.org/juridico/spanish/per_res17.pdf

Conforme al Reporte Estadístico de Siniestros viales de 2022 de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Persona, Carga y Mercancías, los accidentes viales en la red vial nacional en el periodo 2022 ascendieron a 5449 accidentes a nivel nacional, donde se indica que en Lima se registraron 1010 accidentes de tránsito, lo que representa el 18,54%, seguido de la región de Arequipa con el 10,20%, la región de Puno con 7,23% y Junín con 7,05%, mientras que el resto de las regiones se encuentran a continuación (Véase Gráfico N°1)³:

Gráfico N° 01
TOTAL DE SINIESTROS VIALES, SEGÚN REGIÓN PERIODO 2022

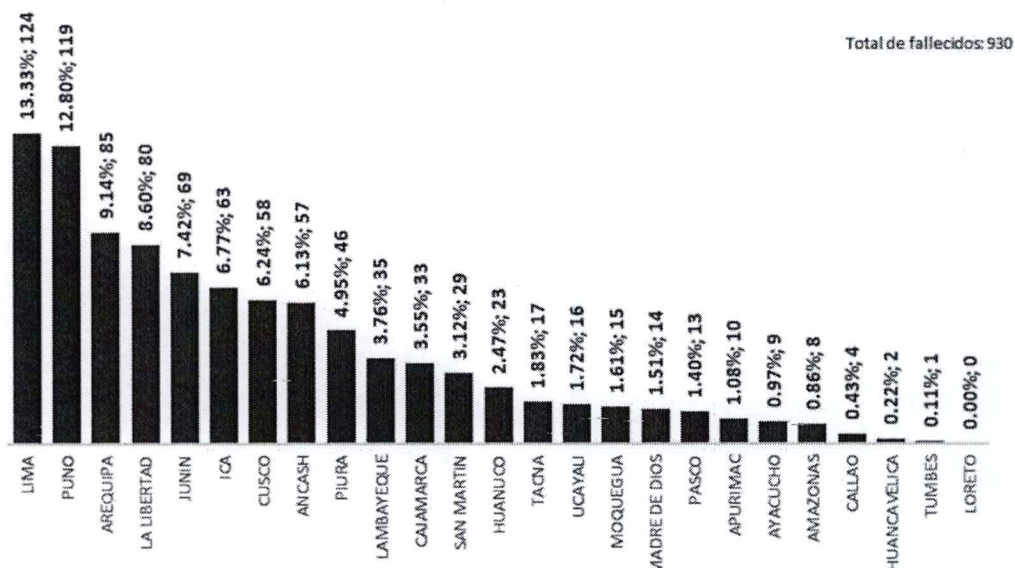


Fuente: DIRPRCAR-PNP y CGM-SUTRAN
Elaboración: Gerencia de Seguimiento y Evaluación.

De igual manera, el citado informe muestra que: Durante el año 2022 se registraron un total de 930 muertes por accidentes viales en la red vial nacional. Las regiones con mayor prevalencia fueron las de Lima, donde murieron 124 personas, 13,33% del total nacional. Asimismo, le siguió la región Puno con 119 (12,80%) y Arequipa donde fallecieron 85 personas (9,14%). en accidentes viales (Véase Gráfico N°2).

³ Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2022) Reporte Estadístico de Siniestros viales de 2022 de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Persona, Carga y Mercancías. SUTRAN. Pg. 2. Recuperado de: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4489498/Reporte%20Estad%20C3%ADstico%20de%20Siniestros%20Viales%202022.pdf?v=1682695174>

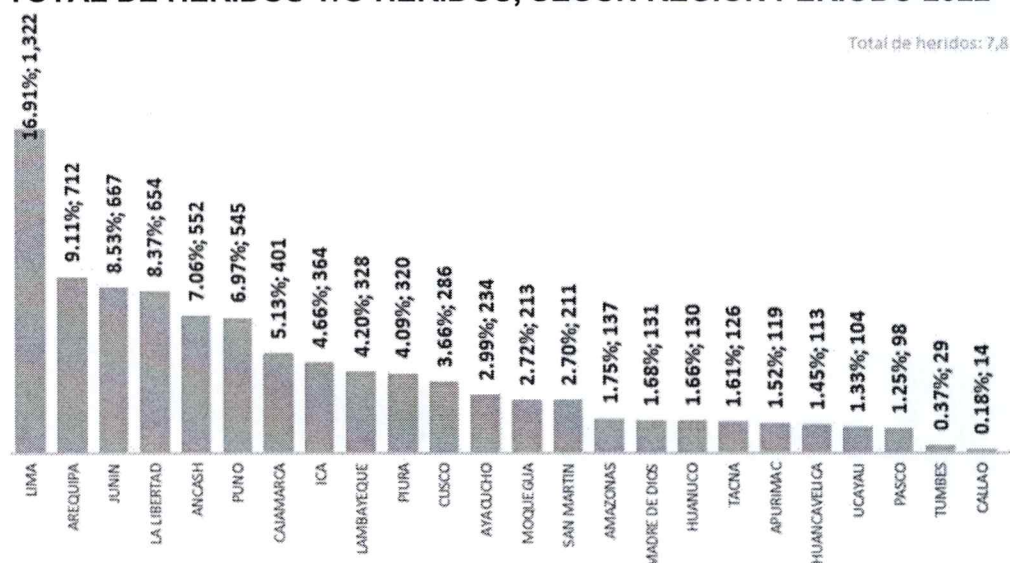
Gráfico N° 02
TOTAL DE FALLECIDOS, SEGÚN REGIÓN PERIODO 2022



Fuente: DIRPRCAR-PNP y CGM-SUTRAN
Elaboración: Gerencia de Seguimiento y Evaluación

El informe también menciona que 7.817 personas resultaron heridas en accidentes de tránsito en la red vial nacional durante el 2022, siendo Lima el que tuvo el mayor número de heridos, con 1322 afectados, lo que representa el 16,91% del total de accidentes viales en la red vial nacional, seguido de la región Arequipa con 712 (9,11%), Junín con 667 (8,53%) y La Libertad donde 654 (8,37%) resultaron heridos y/o herido (Véase Gráfico N°3).

Gráfico N° 03
TOTAL DE HERIDOS Y/O HERIDOS, SEGÚN REGIÓN PERIODO 2022



Fuente: DIRPRCAR-PNP y CGM-SUTRAN.
Elaboración: Gerencia de Seguimiento y Evaluación



En tal sentido, según los datos, es importante abordar la cantidad de accidentes automovilísticos para disminuirlos y salvaguardar la vida de los peruanos. No obstante, existen otros problemas que contribuyen al aumento de los accidentes automovilísticos. Además, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones ha registrado los siguientes datos sobre la cantidad de infracciones de tránsito en los últimos años, lo que indica cifras preocupantes. Podemos ver de los datos a continuación que la incidencia en la cantidad de infracciones registradas sigue siendo alta. (Véase Cuadro N°1).

Durante el 2023, a nivel nacional se registraron 982.406 infracciones de tránsito a nivel nacional, catalogadas como muy graves, graves y leves. El departamento de Lima tiene el mayor número (466.469), mientras que los departamentos con menor número son Ucayali, Moquegua y Amazonas (Véase Cuadro N°2).

En atención a ello, conforme a los Gráficos 01, 02 y 03 expuestos, podemos confirmar que existe un alto índice de siniestros fallecidos y heridos registrados en las vías nacionales de tránsito. Esto implica una problemática urgente que atender a fin de resguardar la seguridad de las personas que se movilizan por las calles y avenidas del Perú.

Además, otro factor de medición de la seguridad vial en el Perú, así como la seguridad de las personas en las vías vehiculares de la nación, podríamos dirigirnos a revisar los índices de infracciones vehiculares pertenecientes al ámbito administrativo y no punitivo.

Debe entenderse que una persona que infringe las normas del reglamento de tránsito se debe a diversos motivos, entre ellos, impericia, imprudencia o falta de desconocimiento, lo que resulta un riesgo ocasionado por estos conductores que en muchos casos puede concluir en un resultado fatal.

Asimismo, también existe la posibilidad de las infracciones vehiculares se comentan con dolo, lo que implica conciencia y voluntad de no cumplir con las normas de tránsito, lo que significa una mayor responsabilidad por parte de los conductores que exponen sus vidas y las de terceras personas en las vías vehiculares del país.

Aunado a ello, a continuación, se exponen las infracciones vehiculares del Ministerio del Interior y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la finalidad conocer el estado de la seguridad vial en el Perú.



Cuadro N°1
INFRACCIONES AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO
REGISTRADAS POR LA POLICÍA NACIONAL, SEGÚN DEPARTAMENTO,
2017 – 2022
(Casos registrados)

Departamento	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total	959 488	1 094 959	928 876	782 517	763 820	968 722
Amazonas	11 370	14 632	13 788	8 103	8 874	6 576
Áncash	28 016	30 516	16 985	18 937	32 043	18 770
Apurímac	4 137	10 413	10 545	9 061	9 176	9 592
Arequipa	47 323	59 725	32 976	68 902	55 389	28 631
Ayacucho	11 457	6 549	9 827	5 783	10 513	7 921
Cajamarca	23 403	24 857	20 363	21 778	21 920	21 835
Prov. Const. del Callao	52 612	35 005	5 717	2 155	3 803	6 923
Cusco	62 881	61 199	53 708	47 729	60 877	51 240
Huancavelica	2 952	2 195	791	211	537	69
Huánuco	30 962	37 940	48 000	29 887	30 743	30 859
Ica	51 604	34 898	20 482	31 321	26 347	18 756
Junín	52 873	56 992	36 438	26 901	39 262	59 283
La Libertad	43 068	28 465	38 079	34 149	27 172	24 805
Lambayeque	49 370	35 590	17 701	15 769	29 770	24 239
Lima Metropolitana 1/ y Lima 2/	226 301	461 601	379 649	304 748	196 008	439 958
Lima Metropolitana 1/	...	...	...	...	...	434 741
Lima 2/	...	...	...	...	...	5 217
Loreto	75 450	47 078	40 140	14 350	18 585	13 309
Madre de Dios	7 722	4 889	2 450	4 142	5 924	11 104
Moquegua	6 926	4 257	5 599	3 103	4 674	3 030
Pasco	5 588	6 273	6 486	2 009	2 848	5 287
Piura	66 715	49 550	69 921	54 350	98 450	98 614
Puno	15 211	5 252	15 302	20 116	11 837	21 727
San Martín	20 444	22 898	26 592	21 232	12 803	13 957
Tacna	24 046	17 599	17 093	4 781	6 648	14 500
Tumbes	29 622	25 012	34 019	26 716	44 621	34 594
Ucayali	9 435	11 574	6 225	6 284	4 996	3 143

Fuente: Ministerio del Interior (MININTER) - Oficina de Planeamiento y Estadística⁴.

⁴ Nota 1: Las infracciones al reglamento nacional de tránsito de parte de vehículos particulares incluyen: no respetar señales de tránsito, desacato a la autoridad, pasarse la luz roja, adelantarse indebidamente, circular en sentido contrario y voltear sin hacer señales. En el caso de los vehículos de servicio público, éste considera: detenerse en paraderos no autorizados, modificar la ruta sin autorización, no expedir boletos, prestar servicio no autorizado y no acatar orden policial, entre otros.

Recuperado de :

https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/indices_tematicos/1.%20Infracciones%20al%20reglamento%20nacional%20de%20transito.xlsx



Cuadro N° 2
CONSOLIDADO DE INFRACCIONES AL REGLAMENTO NACIONAL DE
TRANSITO, SEGÚN DEPARTAMENTO – 2023

Departamentos	Total	TIPO DE INFRACCIÓN		
		Muy Graves	Graves	Leves
Total	982 406	214 761	505 955	261 690
Amazonas	2 652	1 280	1 297	75
Ancash	18 738	4 746	10 024	3 968
Apurímac	17 583	3 203	10 254	4 126
Arequipa	32 160	9 528	18 400	4 232
Ayacucho	8 311	2 724	3 298	2 289
Cajamarca	26 086	7 708	15 271	3 107
Callao	3 123	2 346	777	0
Cuzco	53 865	10 775	29 524	13 566
Huancavelica	3 009	774	995	1 240
Huánuco	21 777	4 277	10 456	7 044
Ica	14 460	3 742	9 326	1 392
Junín	70 218	6 257	38 354	25 607
La Libertad	33 055	12 619	17 221	3 215
Lambayeque	26 971	5 610	10 253	11 108
Lima	466 469	90 761	243 513	132 195
Loreto	18 947	11 153	7 214	580
Madre de Dios	12 914	4 024	6 477	2 413
Moquegua	2 058	636	1 077	345
Pasco	3 290	463	2 399	428
Piura	65 955	16 355	29 909	19 691
Puno	26 551	3 268	6 363	16 920
San Martín	23 905	5 119	17 639	1 147
Tacna	10 536	2 889	6 595	1 052
Tumbes	18 858	3 854	9 055	5 949
Ucayali	915	650	264	1

Fuente: Policía Nacional del Perú-DIRTIC-DIVEST⁵

⁵ Ministerio del Interior (2024). "Compendio Estadístico Sectorial 2023". Recuperado de:
https://www.mininter.gob.pe/sites/default/files/Compendio_Estad%C3%ADstico_del_Sector_Interior_a%C3%B1o_2023.pdf



De acuerdo, al Diccionario de Variables de infracciones de tránsito se tiene dentro de "muy graves" a:

M. 3	<i>Conducir un vehículo automotor sin tener licencia de conducir o permiso provisional.</i>
M. 4	<i>Conducir vehículos estando la licencia de conducir retenida, suspendida o cancelada o estando inhabilitado para obtener licencia de conducir.</i>
M. 5	<i>Conducir un vehículo con Licencia de Conducir cuya clase o categoría no corresponde al vehículo que conduce.</i>
M. 19	<i>Conducir vehículos sin cumplir con las restricciones que consigna la Licencia de Conducir.</i>
M. 40	<i>Conducir un vehículo con la Licencia de Conducir vencida.</i>
M. 43	<i>Conducir vehículos estando la licencia de conducir retenida, suspendida, o cancelada o estando inhabilitado para obtener licencia de conducir.</i>

Cuadro N° 3

INFRACCIONES AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO, CLASIFICADOS COMO MUY GRAVES SEGÚN DEPARTAMENTO – 2023

Departamentos	TIPO					
	M. 3	M. 4	M. 5	M. 19	M. 40	M. 43
Total	35 941	7 157	1 418	2 348	21 083	31
Amazonas	260	12	3	2	64	0
Ancash	978	142	53	66	308	0
Apurímac	374	121	40	20	480	0
Arequipa	1 292	448	72	31	1 064	1
Ayacucho	147	119	78	43	49	3
Cajamarca	669	163	36	26	109	4
Callao	321	121	67	6	92	7
Cuzco	1 626	692	88	150	1 481	5
Huancavelica	231	18	60	1	13	0
Huánuco	823	31	18	26	380	0
Ica	731	69	33	15	186	1
Junín	1 205	256	56	82	919	3
La Libertad	3 231	352	260	393	763	0
Lambayeque	1 010	83	85	29	446	0
Lima	15 783	3 966	192	1 067	11 836	0
Loreto	1 180	70	19	93	56	0
Madre de Dios	404	7	14	8	155	0
Moquegua	73	18	3	1	32	0
Pasco	41	4	6	28	80	0
Piura	3 613	275	79	179	1 334	4
Puno	247	45	44	31	404	0
San Martín	791	29	41	6	287	0
Tacna	210	99	62	22	364	3
Tumbes	606	17	3	23	142	0
Ucayali	95	0	6	0	39	0

Fuente: Policía Nacional del Perú-DIRTIC-DIVEST

Podemos apreciar que, a nivel nacional, existe una alta incidencia de infracciones al reglamento nacional de tránsito, clasificados como muy graves (M.3 ; M.4 ; M.5 ; M.19 ; M.40 ; M.43).

Además, conforme a una publicación de El Peruano del 22 de mayo de 2023, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) informó que durante las inspecciones llevadas a cabo en el año 2023, se identificaron 1134 conductores que carecían de las licencias de conducir requeridas para operar el transporte público⁶.

Imagen N° 1



Fuente: El Peruano

⁶ <https://www.elperuano.pe/noticia/213360-atu-mas-de-1-100-conductores-intervenidos-sin-licencia-durante-operativos-de-fiscalizacion-en-2023>

También, conforme a la nota periodística del diario Gestión, publicada el 26 de agosto de 2023 se tuvo que *"el 40% de los conductores intervenidos en los operativos contra el transporte informal no tenía licencia de conducir"*, advirtió el presidente de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), José Aguilar Reátegui⁷.

Imagen N° 2

PERÚ

¿Cuántos conductores informales intervenidos en Lima no tienen brevete?

En los operativos hay una gran cantidad de vehículos que van al depósito, informó la ATU.



El 40% de conductores intervenidos en transporte informal no tiene brevete, advierte ATU. (Foto: ATU)

Únete al canal de Gestión

Redacción Gestión
redacciongestion@diariogestion.com.pe

Lima, 26/08/2023, 01:45 p.m.

El 40% de los conductores intervenidos en los operativos contra el transporte informal no tiene licencia de conducir, advirtió el presidente de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), José Aguilar Reátegui.

El titular de ATU hizo un llamado a la ciudadanía para que no tome transporte informal, como los taxi colectivos, porque no ofrecen ninguna seguridad.

Fuente: Diario Gestión

⁷ Fuente: <https://gestion.pe/peru/cuantos-conductores-informales-intervenidos-en-lima-no-tienen-brevete-atu-noticia/?ref=gesr>

Aunado a lo anterior, conforme a lo publicado en el diario El Peruano, se tiene que el 23 de enero de 2024 se destaca un grave problema en el sector del transporte informal en Perú, específicamente en Lima y Callao. Los operativos realizados por la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) revelaron que un número significativo de conductores de vehículos de transporte informal no poseían la licencia de conducir requerida para operar legalmente⁸.

Imagen N°3



Fuente: El Peruano

⁸ <https://www.elperuano.pe/noticia/234122-atu-mas-de-900-conductores-de-vehiculos-de-transporte-informal-no-contaban-con-brevete>

Recientemente, se ha registrado un caso de jóvenes *influencers* que conducían una camioneta sin tener la licencia de conducir, lo cual terminó en un accidente de tránsito, provocando la colisión de la camioneta, siniestrando la misma⁹.

Imagen N°4

24 HORAS EDICIÓN CENTRAL
18.06.2024

NO TENÍA LICENCIA DE CONDUCIR: INFLUENCER 'KINGTEKA' PROVOCA ACCIDENTE EN SURCO

Previo a la colisión, Abraham Canez Gil compartió un video en sus redes sociales donde se le observa manejando y utilizando su celular a la misma vez.



EN ESTA TEMPORADA DE INVIERNO
Sigue las siguientes recomendaciones:

- Evita cambios bruscos de temperatura
- Ingiera alimentos secos, fríos y verduras con vitamina A y C
- Utiliza ropa que te proteja del frío
- Vigila tu salud
- Si presentas algún síntoma, acude al centro de salud más cercano

El accidente se dio con el vehículo de un amigo con el que habría estado corriendo por las calles de Surco. Una colisión producto de la irresponsabilidad que pudo costarles la vida.

PERSONAS INVOLUCRADAS EN EL CHOQUE

Abraham Steve Canez Gil, conocido como "Kingteka", es un jovencito con 20 mil seguidores en Instagram manejaba la camioneta sin licencia de conducir. El hecho incluso es motivo de mofa para los que iban en el vehículo.

Videos Recomendados by ADD MEDIA



Canez Gil no estaba solo en la unidad, sino que se encontraba acompañado de **Jesús Lujan Carrión**, influencer conocido como 'Sideral'. Al igual que ellos dos también estaban en el interior de la unidad otros influencers que minutos antes de chocar realizaban una serie de bromas.

Fuente: Panamericana TV

⁹ Fuente: <https://panamericana.pe/24horas/locales/418846-licencia-conducir-influencer-kingteka-provoca-accidente-surco>



Conforme a los datos expuestos y estadísticas expuestas, así como los reportes de los noticieros, debemos advertir que existe un riesgo real que los ciudadanos que se movilizan en las vías de tránsito.

De este modo debemos señalar que se presenta una problemática respecto a que existen varios conductores en el parque vial del Perú, que no cuentan con la licencia de conducir que lo habilitan para lo mismo, lo cual representa un problema que requiere su atención.

De igual forma, los datos expuestos demuestran que existe un desprecio por gran parte de la sociedad hacia la norma imperativa que obliga a las personas a conducir con un permiso vigente, lo que contribuye a la necesidad que las autoridades atiendan esta problemática y de esta forma se pueda reducir la tasa de accidentes de tránsito en el Perú.

3. Sobre la criminalización de la conducción vehicular sin licencia

Es menester destacar que la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA - SALA PENAL PERMANENTE - RN 3004-2012, CAJAMARCA, advierte en el considerando CUARTO que:

*"El Derecho Penal está enmarcado en el **principio de mínima intervención**, lo que supone que el ejercicio del poder de punición tiene que ser el último recurso disuasivo que puede utilizar el Estado para controlar desmanes transgresores de la vida en comunidad. Este principio, es admitido unánimemente por la doctrina penal, según el cual – **"el Derecho Penal ha de reducir su intervención a aquello que sea estrictamente necesario en términos de utilidad social general"** (...)-. En aplicación de este principio el ejercicio de la facultad sancionatoria criminal debe operar cuando las demás alternativas de control han fallado, es decir, que carece de sentido la intervención del Derecho Penal cuando existe la posibilidad de utilizar otros medios o instrumentos jurídicos no penales para restablecer el orden jurídico, como las sanciones propias del Derecho Administrativo o del Derecho Civil, que permiten la solución del conflicto lo más satisfactoriamente posible tanto para el imputado como para la sociedad. Es así, pues, como el Derecho Penal muestra el carácter subsidiario, respecto de las otras ramas del ordenamiento jurídico, lo cual resulta fundamental al momento de abordar un caso concreto¹⁰(la negrita es nuestra)*

Respecto a la conducción de vehículo automotor sin tener licencia de conducir o permiso provisional, esta ya se cuenta regulada como falta M03, calificada como muy grave, regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, cuyo TUO ha sido aprobado por el Decreto Supremo N° 16-2009-MTC.

¹⁰ Recurso Nulidad N° 3004-2012, Cajamarca – Sala Penal Permanente de la Corte Suprema de Justicia de la República. Fundamento Cuarto. Recuperado de: <https://lpderecho.pe/principio-minima-intervencion-derecho-penal-r-n-3004-2012-cajamarca/>



Sin embargo, conforme a los datos expuestos, podemos observar que existe un alto desacato por gran parte de la sociedad peruana, por cuanto se registran varias cifras de detenciones por conducir sin brevete.

El Código Penal peruano establece sanciones para aquellos conductores que manejen bajo los efectos de alcohol o drogas (**Artículo 274.- Conducción en estado de ebriedad o drogadicción y Artículo 274-A.- Manipulación en estado de ebriedad o drogadicción**), considerando estos actos como delitos contra la seguridad pública. Sin embargo, la impericia al conducir, es decir, manejar sin la licencia correspondiente o sin estar autorizado, también **representa un peligro significativo para la vida y la integridad de las personas**. En los últimos años, se ha evidenciado un aumento en el número de accidentes de tránsito en el país, causados en gran medida por la falta de respeto a las normas de tránsito.

Las estadísticas oficiales muestran una alta tasa de mortalidad en accidentes de tránsito en el país, atribuida principalmente a la **imprudencia de los conductores, incluyendo la conducción sin licencia o con licencias suspendidas o canceladas**. Esto genera una demanda de intervención del Derecho Penal para garantizar que los conductores, tanto de vehículos particulares como públicos, conduzcan habiendo obtenido la licencia de conducir o permiso provisional vigente.

La cantidad de conductores intervenidos resulta importante de entender, lo cual ha sido entendido por otras legislaciones como la del Reino de España en la cual tiene incorporado en su legislación el **delito de conducción temeraria** el cual está regulado en el artículo 380 del Código Penal. Este tipo penal consiste en conducir un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y con ello poner en concreto peligro la vida y la integridad de las personas, el cual se encuentra regulado de la siguiente forma:

"1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años¹¹".

En atención a lo expuesto se concluye que la sanción administrativa no resulta suficiente a fin de evitar que las personas conduzcan vehículos sin la licencia respectiva. En tal sentido, con la finalidad de contribuir a la seguridad vial, así como la reducción de accidentes de tránsito, la penalización de esta conducta resulta necesaria, conforme la tiene regulada la legislación española.

En consecuencia, la presente iniciativa legislativa plantea la necesidad de ***endurecer las sanciones contra los conductores irresponsables que conducen, operan o maniobran vehículos motorizados, sin haber obtenido la licencia de conducir o permiso provisional vigente***, o estando inhabilitado

¹¹ <https://www.conceptosjuridicos.com/codigo-penal-articulo-380/>

temporal o definitivamente para obtener licencia de conducir, por aplicación de una sanción no pecuniaria directa o por acumulación de infracciones establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito y normativa de transporte respectiva.

Además, con la finalidad evitar que las personas sin licencia de conducir accedan a poseer vehículo, resulta igual de necesario la criminalizar alquilar los vehículo a personas que no tienen licencia. Sobre este punto se tiene que en muchos casos donde se ha intervenido a los conductores sin licencia de conducir no son los propietarios del vehículo, por lo que, con la finalidad de reducir el índice de personas que manejen sin licencia resultaría oportuno la criminalización del alquiler de los vehículos a personas sin licencia de conducir.

Asimismo, con la finalidad de brindar protección a las posibles víctimas de un accidente de tránsito ocasionado por un conductor sin licencia de conducir, en la situación de muerte u ocasionar lesiones, resulta necesario establecer una regulación integral que proteja a las personas. En tal sentido, también se propone agravantes en el supuesto de muerte o lesiones graves.

II. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú
- Decreto Legislativo N° 635, que promulga el Código Penal
- Decreto Legislativo N° 957, que promulga el Nuevo Código Procesal Penal
- Ley N° 29439: Ley que modifica e incorpora artículos al Código Penal y modifica los Códigos Procesales Penales, referidos a la Conducción en estado de ebriedad o drogadicción
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Ley N° 27753, Ley que modifica los artículos 111°, 124° y 274° del código penal referidos al homicidio culposo, lesiones culposas y conducción en estado de ebriedad o drogadicción y el artículo 135° del código procesal penal, sobre mandato de detención

III. ANTECEDENTES DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

De una revisión general, se aprecia los siguientes antecedentes de la presente iniciativa legislativa:

AUTOR	TITULO	N°	FECHA
NOCEDA CHIANG PALOMA ROSA	LEY QUE INCORPORA LOS ARTÍCULOS 274-B Y 274-C AL CÓDIGO PENAL, SOBRE CONDUCCIÓN TEMERARIA	04393/2018- CR	24/05/2019
GOBIERNOS LOCALES	LEY QUE INCORPORA LOS ARTÍCULOS 274-B Y 275-A, Y MODIFICA EL	03917/2018- GL	19/02/2019



MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA	ARTICULO 274 DEL CÓDIGO PENAL		
LESCANO ANCIETA YONHY	LEY QUE SANCIONA PENALMENTE A CONDUCTORES POR DELITOS DE PELIGRO COMÚN	00456/2016-CR	21/10/16

Cabe señalar que:

- El Proyecto de Ley N° 04393/2018-CR se envió a Comisión: 28/05/2019 Decretado a... **Justicia y Derechos Humanos**
- El Proyecto de Ley N° 03917/2018-GL se envió a Comisión: 22/02/2019 Decretado a... **Justicia y Derechos Humanos**
- El Proyecto de Ley N°00456/2016-CR se envió a Comisión: 02/11/2016 Decretado a... **Justicia y Derechos Humanos**

Lamentablemente estos proyectos de Ley no llegaron a dictaminarse ni mucho menos a debatirse en el Pleno, así se enviaron **Al Archivo** - por Acuerdo del Consejo Directivo N° 19-2021-2022/CONSEJO-CR/ de fecha 17/08/2021. Por lo que se hace necesario su debate en el presente Periodo Parlamentario.

IV. EFECTO DE VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa no contraviene ninguna disposición legal del ordenamiento jurídico peruano. Propone modificar el Código Penal para castigar con mayor severidad la conducción de vehículo motorizado sin licencia de conducir o permiso provisional vigente. De esta manera, fortalecer el marco legal para sancionar conductas irresponsables al volante y contribuir a reducir la siniestralidad vial en nuestro país.

La presente iniciativa normativa **realiza modificaciones** en lo concerniente al TÍTULO XII: DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD PÚBLICA / CAPÍTULO I: DELITOS DE PELIGRO COMÚN del Código Penal Peruano, incorporando el Artículo 274- B en el cuerpo legal en mención.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
No existe	"Artículo 274-B.- Conducción de vehículo motorizado sin licencia de conducir o permiso provisional vigente <i>El que conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, sin haber obtenido la licencia de conducir o permiso provisional vigente, o estando inhabilitado para obtener licencia de conducir, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento</i>

	<i>cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36 inciso 7).</i> <i>Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, la pena privativa será no menor de dos ni mayor de cinco años.</i> <i>La misma pena se impondrá al que alquile o preste el vehículo al agente que no ha obtenido la licencia de conducir o permiso provisional vigente, o estando inhabilitado temporal o definitivamente para obtener licencia de conducir, por aplicación de una sanción no pecuniaria directa o por acumulación de infracciones establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito y normativa de transporte respectiva.</i> <i>La pena será privativa de libertad no menor de seis ni mayor de quince años cuando resultan lesiones graves o muertes".</i>
--	--

Cabe señalar que en el presente caso se plantea una *vacatio legis* (período de preparación antes de la vigencia de la ley) con la finalidad de que la sociedad peruana conozca la nueva ley y los órganos del Estado se preparen.

Es decir, la vigencia de la norma después de 6 meses siguientes de la fecha de su publicación en el Diario Oficial El Peruano debido a que muchos propietarios del transporte han podido realizar contratos de alquiler a personas que no tenían brevets y luego de la promulgación de la norma se convierten en responsables delictivos. Esto es fundamental para que los ciudadanos, empresas y demás actores involucrados puedan adaptarse a la nueva norma. Asimismo, las instituciones públicas también tengan tiempo para implementar los mecanismos necesarios para hacer cumplir la nueva ley. Esto incluye la capacitación del personal, la actualización de sistemas informáticos y la adecuación de procedimientos.

V. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente propuesta de Ley aumentará la seguridad vial al disuadir a quienes conducen sin autorización legal, ya que esta conducta representa un peligro para todos. Asimismo, buscar lograr el respeto al sistema normativo. Se espera que esta ley tenga un impacto positivo en la conciencia de los conductores, al destacar la importancia de contar con una licencia o permiso provisional vigente, así como los conocimientos necesarios para evitar accidentes de tránsito, de esta manera proteger la vida de las personas.



Esta iniciativa, además de proteger vidas, representa una gran medida a largo plazo. Al disminuir los accidentes, se reducirán los costos asociados a atención médica, reparación de daños, costos sociales y pérdidas económicas.

Es preciso destacar que la presente propuesta no representa costo adicional alguno para las arcas del Estado peruano. Es de carácter estrictamente normativo. Tiene como objetivo proteger la seguridad vial de las personas al tipificar como delito la "Conducción de vehículo motorizado sin licencia de conducir o permiso provisional vigente".

La experiencia demuestra que las sanciones económicas actuales no son suficientes para evitar que personas irresponsables pongan en riesgo la vida de otros, demostrando que las multas actuales son insuficientes para evitar esta conducta peligrosa. Esta propuesta busca cerrar una brecha legal y establecer sanciones más severas. Es un paso necesario para garantizar la seguridad vial y evitar tragedias. Así, reducir significativamente las estadísticas de accidentalidad, las cuales, según datos oficiales, presentan una tendencia alarmante.

VI. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto de Ley guarda armonía con el Acuerdo Nacional respecto a los siguientes puntos:

ACUERDO NACIONAL	
I. DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO	7. ERRADICACIÓN DE LA VIOLENCIA Y FORTALECIMIENTO DEL CIVISMO Y DE LA SEGURIDAD CIUDADANA

VII. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA 2023-2024

Con relación a la Agenda Legislativa para el periodo 2023-2024 aprobada por Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2023-2024-CR, publicada el 17 de octubre de 2023 y vigente a la fecha, se cumple con los siguientes temas:

- Tema 19. MEDIDAS DE SEGURIDAD CIUDADANA VINCULADAS AL TRANSPORTE
- Tema 20. MODIFICACIONES AL CÓDIGO PENAL