



Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

COMISIÓN DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS

Período Anual de Sesiones 2024-2025

Señor presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Justicia y Derechos Humanos la siguiente iniciativa legislativa:

Proyecto de Ley	Proponente	Grupo Parlamentario	Denominación de la propuesta legislativa
<u>6676/2023-CR</u>	María Del Carmen Alva Prieto	No agrupado	Ley que modifica el artículo 273-A del Código Penal.
<u>8791/2024-CR</u>	Raúl Huamán Coronado	Fuerza Popular	Ley que incorpora el artículo 274-B en el Código Penal a fin de sancionar la conducción de vehículo motorizado sin licencia de conducir o permiso provisional vigente.

Después del análisis y debate correspondiente, la Comisión de Justicia y Derechos Humanos, en su Décima Novena Sesión Ordinaria, celebrada el 14 de mayo de 2025, acordó por **MAYORÍA** de los presentes, la **APROBACIÓN** del presente dictamen.

Con los votos a favor los congresistas: Mita Alanoca, María Acuña Peralta, Alva Prieto, Amuruz Dulanto, Arriola Tueros, Burgos Oliveros, Cerrón Rojas, Dávila Atanacio, Jiménez Heredia y Moyano Delgado. Los votos en contra de los congresistas: Paredes Castro, Cutipa Ccama, Morante Figari, Palacios Huamán, Paredes Gonzales, Tacuri Valdivia y Valer Pinto. Y el voto en abstención de la congresista Jáuregui Martínez de Aguayo.

Asimismo, en dicha sesión, se aprobó la dispensa del trámite de sanción del acta para ejecutar el presente acuerdo de comisión.

I. SITUACIÓN PROCESAL

1.1 Antecedentes procedimentales

PROYECTO DE LEY	FECHA DE PRESENTACIÓN	FECHA DE DECRETO E INGRESO A LA COMISIÓN	COMISIONES
<u>6676/2023-CR</u>	15/12/2023	19/12/2023	Justicia y Derechos Humanos

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

8791/2024-CR	04/09/2024	04/09/2024	Justicia y Derechos Humanos
--------------	------------	------------	-----------------------------

La iniciativa legislativa materia del presente dictamen cumple con los requisitos generales y específicos señalados en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República, por lo que se realizó el estudio correspondiente.

1.2 Antecedentes parlamentarios

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

AUTOR	TÍTULO	NÚMERO	FECHA
Noceda Chiang Paloma Rosa	Ley que incorpora los artículos 274-b y 274-c al Código Penal, sobre conducción temeraria	4393/2018-CR	24/05/2019
Gobiernos Locales Municipalidad Metropolitana de Lima	Ley que incorpora los artículos 274-b y 275-a, y modifica el artículo 274 del Código Penal	3917/2018-GL	19/02/2019
Lescano Ancieta Yonhy	Ley que sanciona penalmente a conductores por delitos de peligro común	456/2016-CR	21/10/2016

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

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

2.1 Proyecto de ley 6676/2023-CR

El presente Proyecto de Ley contiene un único artículo, a través del cual se propone la Ley que modifica el artículo 273-A del Código Penal Decreto Legislativo 957. Modifícase el artículo 273-A del Código Penal Decreto Legislativo 957, el mismo que, conforme a la propuesta, quedaría redactado de la siguiente manera:

"Artículo 273-A. Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

El que presta el servicio público de transporte de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con habilitación otorgada por la autoridad competente, sin contar con licencia de conducir vigente, o Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o certificado de inspección técnica vehicular vigente, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno (1) ni mayor de tres (3) años e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7.

El que presta el servicio público de transporte de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, sin contar con habilitación otorgada por la autoridad competente, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cuatro (4) ni mayor de seis (6) años e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7."

2.2 Proyecto de Ley 8791/2024-CR

El presente Proyecto de Ley 8791/2024-CR, consta de tres artículos.

Así, tenemos, en el primer artículo, se establece como objeto de la ley, incorporar el artículo 274-B del Código Penal, aprobado mediante Decreto Legislativo 635.

En el segundo artículo señala, incorpórese los artículos 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 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".

El último y tercer artículo establece sobre la vigencia de ley, la cual entrara en vigor a los 06 meses siguientes de la fecha de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

III. MARCO NORMATIVO

3.1 Legislación Nacional:

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

- Constitución Política del Perú.
- Decreto Legislativo 635, que promulga el Código Penal
- Decreto Legislativo 957, que promulga el Nuevo Código Procesal Penal
- Ley 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 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y Reglamento.
- Ley 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.

3.2 Legislación Comparada:

- **Chile:** La legislación chilena, nos muestra ¹ la importancia de haber refundado su Ley de Tránsito 18290 modificatorias con última versión del 10 noviembre de 2023, modernizando su legislación jurídica para sancionar a los infractores de la Ley.
- **España:** La Legislación Española, establece en su artículo 380, del Código Penal Español:²

"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 años".

Haciendo finalmente el comparativo con nuestra legislación peruana y la legislación española; podemos señalar que, en el Perú, aún no se ha regulado penalmente hechos delictivos punibles en relación a la conducción de vehículo motorizado particular sin licencia de conducir o permiso provisional vigente, el cual guarda relación con la seguridad vial, como si lo ha regulado la legislación española, sin haberse limitado sólo a sanciones administrativas, sino va a sanciones punitivas, que contribuyen a su seguridad vial y reducen los accidentes de tránsito en España.

¹ file:///C:/Users/ycopari/Downloads/DFL-1_29-OCT-2009.pdf

² <https://www.conceptosiuridicos.com/codigo-penal-articulo-380/>

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

3.3 Normativa Internacional y/o Convencional

- Carta de las Naciones Unidas, la cual establece que el Consejo de Seguridad tiene la responsabilidad de mantener la paz y la seguridad internacional.
- La Convención Americana, la cual establece que toda persona tiene derecho a la integridad física, psíquica y moral. Repercutiendo en la obligatoriedad de todo estado miembro a adecuar su legislatura para la máxima protección del ciudadano, siendo la seguridad ciudadana en el enfoque vial, una de esas prioridades.

IV. ANÁLISIS DE LAS OPINIONES E INFORMACIÓN SOLICITADAS:

4.1 Oficios de pedidos de opinión

4.1.1 Oficios de pedidos de opinión al Proyecto de Ley 6676/2023-CR:

INSTITUCIÓN	OFICIO DE REQUERIMIENTO	FECHA	OFICIO DE RESPUESTA	FECHA DE RECEPCIÓN
Ministerio de Justicia y Derechos Humanos	OFICIO-01205-2023-2024-CJDDHH/CR-P	08/01/2024	OFICIO 1456 - 2024-JUS/SG	17/05/2024
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO-01205-2023-2024-CJDDHH/CR-P	08/01/2024	SIN RESPUESTA	

4.1.2 Oficios de pedidos de opinión al Proyecto de Ley 8791/2024-CR.:

Se solicitó opinión a las siguientes entidades, tal como se muestra en los cuadros siguientes:

Cuadro 1
Requerimiento de opiniones y respuestas

INSTITUCIÓN	OFICIO DE REQUERIMIENTO	FECHA	OFICIO DE RESPUESTA	FECHA DE RECEPCIÓN
Poder Judicial – P.J.	OFICIO-00215-2024-2025-CJDDHH/CR-P	09/09/2024	SIN RESPUESTA	
Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE	OFICIO 000219-PO-2024-2025-CJDDHH/CR-P	09/09/2024	OFICIO 604-2024-AMPE/P	13/09/2024

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU	OFICIO 000223-PO-2024-2025-CJDDHH-CR-P	09/09/2024	SIN RESPUESTA	
Colegio de Abogados de Lima.	OFICIO 000213-PO-2024-2025-CJDDHH-CR-P	09/09/2024	SIN RESPUESTA	
Ministerio del Interior- MININTER	OFICIO N° 000220-PO-2024-2025-CJDDHH-CR-P	09/09/2024	OFICIO 010378-2024-IN-SG	05/12/2024
Ministro de Justicia y Derechos Humanos- MINJUS	OFICIO 000213-PO-2024-2025-CJDDHH-CR-PO	09/09/2024	OFICIO 5177 - 2024-JUS/SG INFORME TÉCNICO 000371-2024-JUS/DGAC	27/12/2024
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN	OFICIO 000217-PO-2024-2025-CJDDHH-CR-PO	09/09/2024	SIN RESPUESTA	
Alcaldía Metropolitana de Lima	OFICIO 000221-PO-2024-2025-CJDDHH-CR-P	09/09/2024	SIN RESPUESTA	
Ministro de Transportes y Comunicaciones - MTC	OFICIO 000214-PO-2024-2025-CJDDHH-CR-PO	09/09/2024	SIN RESPUESTA	
Comandancia General de la Policía Nacional del Perú.	OFICIO 000218-PO-2024-2025-CJDDHH-CR-PO	09/09/2024	OFICIO 316-2024-COMOPPOL PNP-DIRNOS-DIRTTSV-SEC/TRANSPAR.	20/09/2024
Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales - ANGR	OFICIO 000222-PO-2024-2025-CJDDHH-CR-P	09/09/2024	SIN RESPUESTA	

4.2 Análisis de opiniones recibidas

4.2.1 Proyecto de Ley 6676/2023-CR

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

El Ministerio de Justicia y Derechos Humanos remite el Oficio 1456-2024-JUS/SG en el cual adjunta el Informe Técnico 113-2024-JUS/DGAC, suscrito por Lucía Betty Nuñovero Cisneros - directora general Dirección General de Asuntos Criminológicos.

En el mencionado informe, se concluye que la propuesta contenida en el proyecto de ley resulta **VIABLE**, entre otros motivos porque *se mantienen las condiciones iniciales que ponen en peligro a los usuarios de transporte público ya que el vehículo no cuenta con SOAT y revisión técnica, adicionándose la licencia de conducir como nuevo elemento, claro y taxativo, que incrementa el alcance del delito, manteniéndose la sanción penal y la inhabilitación, cumpliéndose los requisitos de ley para esta reforma penal.* (Punto 4.12 del Informe).

4.2.2 Proyecto de Ley 8791/2024-CR:

a. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

El Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, deriva respuesta a través del Oficio 5177-2024-JUS/SG, conforme recibió el Oficio 1199-2024-JUS/GA del Gabinete de Asesores, que deriva el Informe Técnico 000371-2024-JUS/DGAC elaborado por la Dirección General de Asuntos Criminológicos del Viceministerio de Justicia, documento que concluye que el referido proyecto es **NO VIABLE**.

Enmarcándose a señalar que, ya se tiene suficiente, regulación administrativa vehicular vigente, contando en su artículo 91 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo 0016-2009-MTC, con establecer la documentación que el conductor debe portar y presentar al personal de la Policía Nacional del Perú encargado del control de tránsito; entre estos importantes requisitos se incluye la licencia de conducir vigente, así como los permisos provisionales, denominados licencias provisionales. También hace mérito, que en el artículo 7 del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado mediante Decreto Supremo 007-2016-MTC, ya está regulado su uso. Por otra parte, también señala, que la inhabilitación para obtener una nueva licencia de conducir constituye una sanción no pecuniaria que se aplica directamente tras la comisión de ciertas infracciones, como se detalla en el "Cuadro de tipificación, sanciones, medidas preventivas y control de puntos aplicables a las infracciones al tránsito terrestre", dentro del cual está la Falta M03,³ la

³<https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/08/Texto-%C3%A1nico-Ordenado-del-Reglamento-Nacional-de-Tr%C3%A1nsito-DS-N%C2%BA-016-2009-MTC.pdf>

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

cual consiste en conducir un vehículo automotor sin licencia de conducir o permiso provisional, conllevando a ser catalogada como FALTA MUY GRAVE y que acarrea una multa específica, la inhabilitación para obtener una licencia de conducir por tres (3) años, y, adicionalmente, el internamiento preventivo del vehículo, estableciendo como responsable solidario al propietario del mismo.

Considerando en razón a ello, que, no solo se cubre la necesidad de imponer una sanción administrativa por la infracción, sino que se agota la acción en el ámbito del derecho administrativo y se deba valorar el principio de ne bis in ídem en todas sus dimensiones, conforme lo establece el artículo III del Título Preliminar del Código Procesal Penal: "Nadie podrá ser procesado ni sancionado más de una vez por un mismo hecho, siempre que se trate del mismo sujeto y fundamento. Este principio rige para las sanciones penales y administrativas, con **preeminencia del derecho penal** sobre el administrativo". Ello refuerza la incorporación legislativa penal, visto que la PNP podrá en sus controles del tránsito u otras acciones competentes, hacer de preeminencia el derecho penal, ya que, frente a las cifras alarmante de accidentes, está en peligro el derecho que tiene toda persona, 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, tal como regula nuestra Norma norma como es la Constitución Política del Perú, en su artículo 2, inciso 1. Así como el preferir la mejor norma en bien de la defensa de este derecho fundamental.

Ello, en mérito a señalar sobre la existencia de ciertos tipos penales ya vigentes que forman parte de los delitos de peligro común y que, éstos, a su vez, se enmarcan dentro de los delitos contra la seguridad pública del Código Penal, artículo 273-A, donde se sanciona el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, imponiendo una **pena privativa de libertad y una inhabilitación a quien, generando un peligro para la vida, la salud y la integridad de las personas, incumpla** con los requisitos legales para circular, como ser la falta de licencia de conducir y/o permiso provisional,

Siendo éste el motivo principal, por el cual la Dirección General de este Ministerio, no considera factible la propuesta legislativa en estudio.

Frente a ello, podemos advertir, que efectivamente como señala el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos en su punto 4.5 sobre la ya existencia en el Artículo 273 A de la tipificación del delito de conducir sin licencia o permiso provisional vigente o no, vehículos motorizados de transporte público. Lo cual, si resulta ser cierto en parte, ya que tiene limitantes con relación a que impone pena **sólo si**

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

genera un peligro para la vida, la salud y la integridad de las personas. Sin embargo, la propuesta legislativa en estudio y dictamen estaría ubicado en lo siguiente al artículo 273 A, y no en lo seguido al artículo 274 A que tipifica sobre la manipulación en estado de ebriedad o drogadicción, al no guardar correlación en su continuidad sobre la conducción vehicular sin licencia de conducir o permiso provisional vigente.

También, en el Informe del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, señala sobre la regulación administrativa, pero ésta, no refleja la mejora en la Seguridad Pública, ni mucho menos en la Seguridad Vial, observando que si bien la falta M.03, sanción administrativa de multas hasta internamiento vehicular y responsabilidad solidaria de tercero, esto al ser solo una medida pecuniaria, no ha tenido el impacto esperado en cuanto a mejora de la seguridad vial, ya que existe el incremento de accidentes de tránsito, y son éstos, responsables, en promedio, de la muerte de muchas personas, conforme se cuenta en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que nos muestra el análisis de los datos de siniestralidad de tránsito para el periodo 2023, en base a la información proporcionada por la División de Estadística de la Dirección de Tecnología de la información y comunicaciones de la Policía Nacional del Perú, DIVEST/DIRTIC-PNP.⁴ en su análisis, sobre siniestralidad de tránsito durante el año 2023, donde se registraron **un total de 87 083 siniestros de tránsito a nivel nacional**, del cual como consecuencia de ello fallecieron 3 316 personas y resultaron lesionadas 58 000 personas. Así como señalan que el periodo **2022 fueron de 83 897 siniestros de tránsito a nivel nacional, evidenciándose un incremento de 3,8%.** Además del comparativo con el periodo 2020, donde se establecieron restricciones de movilidad a consecuencia del covid 19, se registró un **incremento de 51.7% respectivo al periodo 2023.**

Es entonces relevante, que la presente opinión, debe desvirtuada, ante el interés superior de brindar seguridad pública a la ciudadanía, y lograr así dotarles del ejercicio a su derecho a la seguridad vial, a través de los operadores de justicia, en particular el representante del Ministerio Público, quienes ante la incorporación del artículo 273-B, no tendría dificultades para cumplir con el estándar de prueba exigido.

Más aún, que el Perú, es suscriptor del Plan Mundial "Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030"⁵, elaborado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de la

⁴ <https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-2023/>

⁵ <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-20212030>

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

ONU, donde una de las metas del acuerdo es **reducir en ese período al menos en un 50% las defunciones y traumatismos causados por el tránsito**, pues se entiende que los accidentes de tránsito son una de las más graves amenazas para el desarrollo sostenible de los países, sobre todo para aquellos como el nuestro, en vías de crecimiento, porque además de lesiones y muertes generan elevadas pérdidas económicas.⁶ Teniendo la obligación el Estado Peruano de cumplir el Objetivo del Plan Mundial, el cual es reducir el 50% las víctimas y lesiones ocurridas en el decenio entre los años 2021 a 2030.

b. Ministerio del Interior:

El Ministerio del Interior, deriva con el Oficio 010378-2024-IN-SG, la respuesta ante pedido de opinión sobre Proyecto de Ley 8791-2024-CR, señala que cuenta con la capacidad institucional para articular la creación y actualización de normativas penales en función de los estándares internacionales y las necesidades nacionales. Es así como señala, sobre su intervención como Ministerio del Interior, es de absoluta coherencia en el sistema penal, evitando contradicciones normativas y promoviendo un enfoque integral que respeta la dignidad humana y contribuye a la prevención del delito, la rehabilitación y la justicia. Siendo así, la Oficina General de Asesoría Jurídica considera que el Proyecto de Ley 8791/2024-CR, "Ley que incorpora el artículo 274-B en el Código Penal a fin de sancionar la conducción de vehículo motorizado sin licencia de conducir o permiso provisional vigente", NO ES DE COMPETENCIA del Sector Interior.

c. Comandancia General PNP

Ante el pedido de opinión, la Comandancia General de la Policía Nacional del Perú, hace llegar el Oficio 316-2024-COMOPPOL PNP-DIRNOS-DIRTTSV-SEC/TRANSPAR, en el cual, señala, resulta **ser VIABLE** el Proyecto de Ley 8791-2024-CR en el extremo por las consideraciones expuestas en su numeral 6, el cual señala que la presente iniciativa legislativa no contraviene ninguna disposición legal del ordenamiento jurídico peruano, ya que la modificación del Código Penal implementando el presente artículo; **actuando con severidad ante el incumplimiento, dará mayor soporte al marco legal y a su vez contribuir en la reducción de accidentes de tránsito que muchos casos terminan en muerte**, ya que advierte, que dentro de nuestro marco legal recurrir al derecho penal como ultima ratio, resulta ser necesario al ver nuestra realidad enfatizado en las estadísticas brindadas por las entidades estatales competentes, donde señalan el

⁶<https://www.elperuano.pe/noticia/159970-la-seguridad-vial-es-un-derecho-humano#:~:text=En%20el%20Per%C3%BA%2C%20de%20acuerdo%20con%20datos,total%2C%205%2C694%20fueron%20menores%20de%2017%20a%C3%B1os.>

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

alto índice que existe en cuanto accidentes de tránsito, que en muchos casos terminan en muerte, como también infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito, el cual es menester acudir al ordenamiento jurídico puesto a que pese que tengamos sanciones administrativas el cual no son suficientes para regular infringida por el ciudadano, de esta manera considerando este extremo permite alcanzar y ejecutar el propósito legal que resulta ser absolutamente imprescindible.

Con relación al punto 7, sobre responsabilidad penal, dan cuenta de lo que señala el artículo séptimo del Título Preliminar del Código Penal, entendiéndose que la responsabilidad penal es personalísima, recayendo sobre el autor del hecho delictivo y no sobre un tercero. Por lo que en ese extremo precisa su opinión **NO VIABLE** en su punto 7. Agrega además jurisprudencia en la Casación 311-2012 ICA, en donde uno de sus fundamentos del Supremo Tribunal menciona en el número 3.3 "la responsabilidad objetiva- acorde a la antigua máxima proveniente del derecho canónico:" *versari in re ilícita casus imputatur*" según la antigua máxima, si una persona realiza un acto responde por cualquier resultado que devenga de ella la pena solo puede basarse en la circunstancia que al autor debe reprocharle personalmente su hecho.

d. Asociación de Municipalidades del Perú - AMPE

Recibido el Oficio 604-2024-AMPE/P, de la Asociación de Municipalidades del Perú, emite su opinión **FAVORABLE** al Proyecto de Ley 8791-2024-CR.

Detallando, un análisis basado en el principio de la primacía de la realidad, principio de mínima intervención del derecho penal, así como el endurecimiento de las penas, desde los puntos 2.6 al 2.9. Precizando, que la regulación administrativa, en el Reglamento Nacional de Tránsito lo tipifica como una infracción grave, el conducir sin licencia o permiso provisional vigente. Sin embargo, continúa el incumplimiento de esta norma y va en aumento la creciente tasa de accidentes y detenciones. En relación con su regulación penal, señala que el Código Penal peruano sanciona la conducción bajo influencia de alcohol o drogas, más la falta de licencia también representa un riesgo significativo. Asimismo, hace un comparativo con la legislación española, que penaliza la conducción temeraria con prisión, más el sistema peruano enfrenta retos para disuadir eficazmente a los infractores. Finalizando en su análisis, con proponer endurecer las sanciones penales para quienes conduzcan sin licencia, así como criminalizar el alquiler de vehículos a personas sin licencia, así como implementar agravantes para casos de muerte o lesiones graves ocasionadas por conductores sin licencia, con el fin de mejorar la seguridad vial y proteger a las posibles víctimas.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

Concluyendo además con la ventaja de este proyecto de ley, que cerrará una brecha legal y establecerá sanciones más severas, siendo un paso necesario para garantizar la seguridad vial y evitar tragedias, así como reducirá significativamente las estadísticas de accidentalidad, las cuales, según datos oficiales, presentan una tendencia alarmante al crecimiento.

4.2.3 Opiniones ciudadanas recibidas del Proyecto de Ley

Deriva a través del Oficio 8915-2024-OPC-OM-CR, de la Oficina de Participación Ciudadana, una opinión no favorable en tres oportunidades por una misma persona y en la misma fecha. Señalando Denisse Mirella Rojas Pintado, quien señala la interpretación errónea sobre el principio de la mínima intervención al criminalizar estas infracciones sin agotar primero otras medidas menos invasivas. Señalando que el proyecto debe ser revisado. También nos señala que hay un uso incorrecto del derecho comparado con la legislación española que en su artículo 380 del Código Penal Español, no sanciona solo por la simple falta de licencia sino por la conducción temeraria a través de un comportamiento imprudente y peligroso.

Finalmente, en su tercera intervención la ciudadana, señala que no existen estadísticas específicas que indiquen el impacto de estos conductores en el momento de accidentes, tampoco analizan señala a profundidad el Derecho Administrativo, como las multas o la suspensión de la licencia, no ha sido efectivo para controlar estas conductas.



V. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA

5.1 Análisis Técnico Legal

La Seguridad Vial, como un proceso integral y sistemático, orientado a proteger a todas las personas usuarias del sistema de tránsito y su entorno, buscan evitar la ocurrencia de siniestros de tránsito y con ello reducir la incidencia y consecuencia de lesiones y muertes que resultan de éstos. Siendo por lo tanto una responsabilidad compartida que requiere la participación de organismos, tanto estatales y de la sociedad civil, quienes

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

desarrollan estrategias que permitan intervenir de manera efectiva en la implementación de mejoras de 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 postulantes⁷

Así también nos enmarcamos, en lo establecido en su artículo 1 de la Constitución Política del Perú, la cual señala sobre la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado, así también, en el numeral 1 del artículo 2 de la referida Carta Magna, relacionado 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".⁸

Es entonces, frente a lo establecido en nuestra Constitución Política del Perú de 1993, el concepto de seguridad vial señala una obligación por parte del Estado peruano en brindar seguridad y protección de las personas en las vías de tránsito.

Ahora, bien, del estudio sobre el boletín-estadístico-de-siniestralidad-vial-2023, nos muestra el análisis de los datos de siniestralidad de tránsito nacional para el periodo 2023, en base a la información proporcionada por la División de Estadística de la Dirección de Tecnología de la información y comunicaciones de la Policía Nacional DIVEST/DIRTIC-PNP. , en su análisis, sobre siniestralidad de tránsito durante el año 2023, donde se registraron un total de 87 083 siniestros de tránsito a nivel nacional, del cual como consecuencia de ello fallecieron 3 316 personas y resultaron lesionadas 58 000 personas. Así como señalan que el periodo 2022 fueron de 83 897 siniestros de tránsito a nivel nacional, evidenciándose un incremento de 3,8%. Además del comparativo con el periodo 2020, donde se establecieron restricciones de movilidad a consecuencia del Covid 19, se registró un incremento de 51.7% respectivo al periodo 2023.⁹

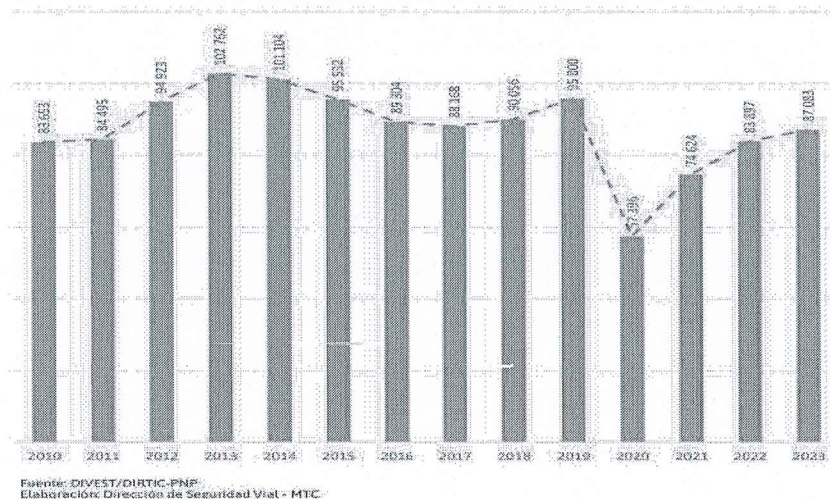
⁷ Ministerio de Salud (2005). "Políticas Municipales para la Promoción de la Seguridad Vial". Cuadernos de Promoción de la Salud 18. Recuperado de: <http://bvs.minsa.ob.e/local/MINSA/2215-1.pdf>

⁸ <https://www.oas.orobridico/spanish/per/res17.pdf>

⁹ Idem: <https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-2023/>

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

Gráfica 1: Histórico de siniestros de tránsito, 2010 - 2023



La Tabla 1, expresa la diferencia acumulada (en valores absolutos y porcentuales) de la siniestralidad de tránsito y sus víctimas registradas durante el periodo 2022 y 2023.

Tabla 1: Diferencia acumulada de siniestralidad de tránsito, 2022 - 2023

Periodo	Siniestros de Tránsito	Personas Fallecidas	Personas Heridas
2022	83 897	3 328	53 552
2023	87 083	3 316	58 082
Variación de Valores Absolutos	+ 3 186	-12	+ 4 530
Porcentaje de Variación (%)	+ 3.8%	-0.4%	+ 8.3%

Fuente: DIVEST/DIETIC-PNP
Elaboración: Dirección de Seguridad Vial - MTC

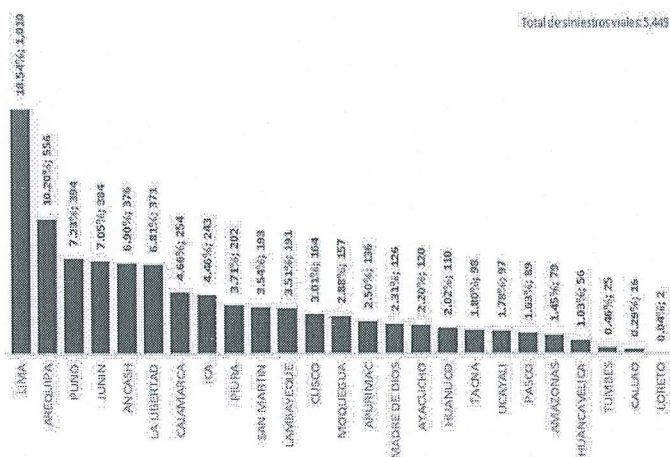
Considerando la información histórica de siniestralidad se realizó el análisis de la tasa de siniestros por cada 100 mil habitantes, durante el periodo 2010 a 2023. Con relación al periodo prepandemia, por COVID 19, se evidencia una disminución de 12,6 % pasando de 2948 siniestros por 100 mil habitantes el año 2019 a 257.7 siniestros por 100 mil habitantes el año 2023. Asimismo, respecto con el periodo anterior, se evidencia un incremento de 2.8 % pasando de 250.7 siniestros por 100 mil habitantes el año 2022 a 257.7 siniestros por 100 mil habitantes en el presente periodo.

Así también en el estudio del 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

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

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 1)¹⁰

Gráfico 01
TOTAL DE SINIESTROS VIALES, SEGÚN REGIÓN PERIODO 2022



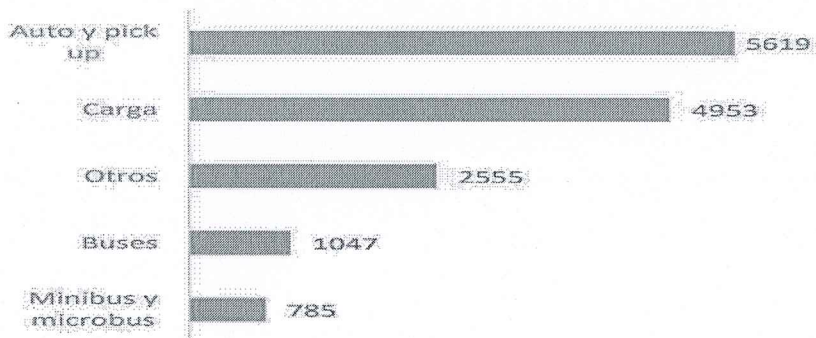
Fuente: DIRPRCAR-PNP y CGM-SUTRAN Elaboración: Gerencia de Seguimiento y Evaluación.

Tipos de vehículos involucrados en siniestros viales Con respecto a los vehículos involucrados en los siniestros viales en la red vial nacional, se registró una la participación de un total de 14,959 vehículos en el periodo 2022, de los cuales 5,619 fueron auto y/o Pick Up y 4,953 vehículos de carga.

¹⁰ 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%C3%ADstico7020de%20Siniestros%20Viales%202022.pdf?v=1682695174>

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

Gráfico 07. Total, de heridos, según región periodo 2022



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

Es relevante también que, durante el año 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 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.

Aunado a ello, 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.¹¹

¹¹ 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%20a%20Reglamento%20nacional%20de%20transito.xlsx

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

Cuadro 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	763 620	968 722
Amazonas	11 370	14 532	13 788	8 103	8 074	6 576
Ancaesh	28 018	30 516	16 985	18 537	32 043	18 779
Apurímac	5 137	10 413	10 545	5 061	5 170	5 562
Arequipa	47 328	59 725	52 976	68 302	28 388	28 531
Ayacucho	11 457	6 549	8 827	5 783	10 513	7 921
Cajamarca	23 403	24 857	20 383	21 778	21 920	21 835
Prov. Const. del Callao	52 812	35 005	5 717	2 155	3 803	6 828
Cusco	62 981	61 199	53 708	47 729	60 877	51 240
Huancavelica	2 952	2 185	791	211	537	60
Huancayo	30 662	37 840	48 000	29 887	30 743	30 858
Ica	51 804	34 898	20 482	31 321	26 347	18 755
Junín	52 473	58 592	38 438	25 301	35 382	50 383
La Libertad	43 068	25 465	38 079	34 140	27 172	24 805
Lambayeque	48 370	25 500	17 701	15 769	25 770	24 239
Lima Metropolitana 1/ y Lima 2/	226 301	461 601	375 645	304 768	195 008	430 568
Lima Metropolitana 1/	...	...	...	...	...	434 741
Lima 2/	...	...	...	...	...	5 217
Loreto	78 450	47 078	40 140	14 350	16 385	13 309
Madre de Dios	7 722	4 880	2 450	4 142	5 324	11 104
Moquegua	8 826	4 257	3 588	4 103	4 874	3 050
Passo	5 588	6 273	6 488	2 009	2 848	5 287
Puno	68 715	40 850	65 521	54 350	58 450	58 814
San Martín	15 211	5 263	15 302	20 115	11 857	21 727
Tacna	20 444	22 898	26 592	21 232	12 803	13 057
Tumbes	28 622	25 012	17 993	4 781	6 648	14 500
Ucayali	9 435	11 574	8 225	6 284	4 886	3 143

Fuente: Ministerio del Interior (MININTER) – Oficina de Planeamiento y Estadística*.

También se observa en el consolidado de infracciones al reglamento nacional de tránsito, según Departamento — 2023. ¹²

Cuadro 2
CONSOLIDADO DE INFRACCIONES AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO,
SEGÚN DEPARTAMENTO — 2023

Departamentos	Total	TIPO DE INFRACCIÓN		
		Muy Graves	Graves	Leves
Total	582 400	214 761	305 955	261 680
Amazonas	2 652	1 280	1 297	75
Ancaesh	18 739	4 746	10 024	3 969
Apurímac	17 883	3 203	10 254	4 126
Arequipa	32 160	9 528	18 490	4 232
Ayacucho	8 311	2 724	3 295	2 289
Cajamarca	26 096	7 708	15 271	3 107
Callao	3 123	2 346	777	0
Cuzco	53 865	19 775	29 524	13 566
Huancavelica	3 003	774	995	1 240
Huancayo	21 777	4 277	10 456	7 044
Ica	14 460	3 742	9 326	1 392
Junín	70 218	5 257	38 354	25 607
La Libertad	33 055	12 619	17 221	3 215
Lambayeque	29 971	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
Passo	3 290	463	2 399	428
Puno	55 865	16 355	29 009	19 601
Puno	26 551	3 208	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	659	264	1

Fuente: Policía Nacional del Perú-DIRTIC-DIVEST

¹² Ministerio del Interior (2024). "Compendio Estadístico Sectorial 2023". Recuperado de: https://www.mininter.gob.pe/sites/default/files/Compendio_Estad%ADstico_del_Sector_Interior_a%CB1o_2023.pdf

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

Sobre la criminalización de la conducción vehicular sin licencia, es menester destacar que la Corte Suprema de Justicia - Sala Penal Permanente - 3004-2012, Cajamarca, ¹³ 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 concreto". 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 16-2009-MTC.

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, se observan elevadas cifras de infractores catalogados como muy grave (falta M.03), por lo que se ha demostrado la falla de la regulación administrativa, ya que siguen incrementándose los accidentes por personas que conducen sin licencia de conducir o permiso provisional vigente, Entonces, se debe recurrir ante la necesidad de brindar seguridad pública a nuestra población, a la última ratio, como es el derecho penal, a través de la incorporación de la presente propuesta legislativa en estudio y a través de nuestro Código Penal peruano, Título XII, Delitos contra la seguridad pública, Capítulo I, Delitos de peligro común, en los seguidos al artículo 273 A.

Comparando finalmente con la Legislación Española, quien, visto su necesidad en aras de brindar protección y defensa a la vida de su población, tiene incorporado 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

¹³ Recurso Nulidad 3004-2012, Cajamarca — Sala Penal Permanente de la Corte Suprema de Justicia de la República. Fundamento Cuarto. Recuperado de: <https://loderecho.pe/principiominima-intervencion-erecho-penal-r-n-3004-2012-calamarca/>

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

en concreto peligro la vida y la integridad de las personas, el cual se encuentra regulado de la siguiente forma: "(...) 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 años". 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.

VI. ANÁLISIS SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

Con relación a la Agenda Legislativa para el periodo 2023-2024 aprobada por Resolución Legislativa del Congreso 002-2023-2024-CR, publicada el 17 de octubre de 2023 y vigente a la fecha, se cumple con los siguientes temas, diecinueve sobre medidas de seguridad ciudadana vinculadas al transporte y el tema veinte sobre modificaciones al código penal.

Ahora bien, es oportuno, que el Perú, como suscriptor del Plan Mundial "Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030", elaborado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de la ONU, de cumplimiento en el presente año 2025, al avance de metas del acuerdo, para reducir en ese periodo al menos en un 50% las defunciones y traumatismos causados por los accidentes de tránsito.

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, viable y oportuna.

VII. ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO Y EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

El Proyecto de 8791/2024-CR, que con texto sustitutorio propone la Ley que incorpora el artículo 274-B en el Código Penal a fin de sancionar la conducción de vehículo motorizado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente, no busca derogar ninguna norma vigente en el país, sino incorporar sobre delitos del Título XII delitos contra la seguridad pública / Capítulo I: delitos de peligro común del Código Penal peruano, lo cual **quedaría incorporando congruentemente en el artículo 273- B** y así complementar el marco legal actual; aumentando la severidad de sanciones, ante la conducción de vehículo

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

motorizado sin licencia de conducir o permiso provisional vigente, lo que contribuirá a reducir la siniestralidad vial en nuestro país. Se detalla en el presente análisis del marco normativo vigente a continuación:

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
NO EXISTE	Ley, que incorpora el artículo 274-B en el Código Penal a fin de sancionar la conducción de vehículo motorizado sin tener 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 EL 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, no contando con licencia de conducir o permiso provisional vigente, 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 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".

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

	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.
--	---

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 para ello.

Se señala además que en el numeral 1 del artículo 102 de la Constitución Política del Perú prevé como prerrogativa del Congreso de la República, dictar leyes y resoluciones legislativas, así como interpretar, modificar o derogar las existentes.

VIII. ANÁLISIS DE COSTO BENEFICIO

Se tendrá cero costos y el beneficio para la protección de la población, mejorando la seguridad pública a través de esta incorporación legal en la seguridad vial, elevando el estándar de sanciones administrativas a sanciones penales, capaces de lograr impacto positivo en beneficio de todos.

Es así, como esta propuesta no representa costo adicional alguno para las arcas del Estado peruano, ya que es enteramente normativo, ya que el objetivo esencial es proteger la seguridad vial de las personas al tipificar como delito la "Conducción de vehículo motorizado sin licencia de conducir o permiso provisional vigente". Es así, como las cifras de reportes estadísticos presentados y 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, capaces de revertir las estadísticas de accidentalidad, las cuales, según datos oficiales, presentan una tendencia alarmante al incremento.

Finalmente, esta norma, podrá disuadir a quienes conducen sin autorización legal, ya que esta conducta representa un peligro para todos. Asimismo, se logrará el respeto al sistema normativo y la protección de muchas vidas, representando una gran medida a corto, mediano y largo plazo, ya que, al disminuir los accidentes, se reducirán los costos asociados a atención médica, reparación de daños, costos sociales y pérdidas económicas.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

VI. PROPUESTA DE TEXTO SUSTITUTORIO

La Comisión de Justicia y Derechos Humanos, realizado la revisión de la presente propuesta, así como seguir la línea normativa comparada y a los diferentes instrumentos legales internacionales y nacionales, concluye en su viabilidad. Así como siguiendo las opiniones favorables vertidas en su mayoría, ha considerado incluir las recomendaciones vertidas en las opiniones favorables, las cuales son asumidas por esta Comisión para la elaboración del presente Texto Sustitutorio.

VII. DEBATE Y VOTACIÓN EN LA DÉCIMA NOVENA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS

La Comisión de Justicia y Derechos Humanos convocó a la Décima Novena Sesión Ordinaria que se llevó a cabo el miércoles 14 de mayo de 2025 a las 8:00 horas, en la Sala Bolognesi del Palacio Legislativo, la cual incluyó en el primer punto del orden del día el predictamen recaído en el Proyecto de Ley 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente.

Durante el desarrollo del debate, la congresista Alva Prieto, solicitó al señor presidente que se proceda a acumular a la propuesta en debate, el Proyecto de Ley 6676/2023-CR, de su autoría, que en su único artículo propone sancionar a quienes generan peligro en la conducción de vehículos que brindan servicio público de transporte *"sin contar con licencia de conducir vigente, o seguro obligatorio de accidentes de tránsito vigente o certificado de inspección técnica vehicular vigente..."*, debido a que su propuesta legislativa guarda relación con la materia que aborda el dictamen en discusión.

Dio lectura al Oficio 1076-2024-2025-MCAP/CR de fecha 13 de mayo de 2025.

Culminado el debate, el señor presidente informó que se aceptaba la acumulación requerida por la congresista Alva Prieto, luego de lo cual dispuso que se proceda a consultar el sentido del voto de los señores congresistas respecto del dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR. 8791/2024-CR, con cargo a redacción.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

VIII. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Justicia y Derechos Humanos, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** de los **Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR**, con el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado de ley siguiente:

LEY QUE MODIFICA EL CÓDIGO PENAL, DECRETO LEGISLATIVO 635, A FIN DE SANCIONAR LA CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO MOTORIZADO DE USO PÚBLICO O PRIVADO SIN TENER LICENCIA DE CONDUCIR O PERMISO PROVISIONAL VIGENTE

Artículo único. Incorporación del artículo 273-B en el Código Penal, Decreto Legislativo 635

Se incorpora el artículo 273-B en el Código Penal, Decreto Legislativo 635, con el siguiente texto:

"Artículo 273-B. Conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

El que conduce, opera o maniobra un vehículo motorizado de uso público o privado sin haber obtenido la licencia de conducir o el permiso provisional vigente, o estando inhabilitado para obtener la 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 a lo dispuesto en el numeral 7 del artículo 36.

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

La misma pena se impondrá a quien alquile o preste el vehículo motorizado para uso público o privado, a una persona que no cuenta con licencia de conducir o permiso provisional vigente, o que se encuentre inhabilitada, 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 la normativa de transporte correspondiente.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente

La pena será privativa de libertad no menor de seis ni mayor de quince años si como consecuencia de esta conducta se produjeran lesiones o muerte de una o más personas".



Firmado digitalmente por:
CERRÓN ROJAS Waldemar
ID: FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/05/2025 11:16:36-0500

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Vigencia de la Ley

La presente ley entra en vigor a los seis meses contados desde la fecha de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Dese cuenta.

Sala de Comisión.

Lima, 14 de mayo de 2025



Firmado digitalmente por:
MITA ALANOCA Isaac FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/05/2025 16:28:17-0500

ISAAC MITA ALANOCA
Presidente
Comisión de Justicia y Derechos Humanos



Firmado digitalmente por:
ARRIOLA TUEROS Jose
Alberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/05/2025 15:35:00-0500



Firmado digitalmente por:
BURGOS OLIVEROS Juan
Bartolome FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/05/2025 19:54:40-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES CASTRO Francis
Jhasmina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/05/2025 12:48:57-0500



Firmado digitalmente por:
JIMENEZ HEREDIA David
Julio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/05/2025 09:30:13-0500



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/05/2025 09:38:18-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA PRIETO Maria Del
Carmen FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/05/2025 14:41:13-0500



Firmado digitalmente por:
MOYANO DELGADO Martha
Lupe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/05/2025 11:48:24-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Maria
Grinaneza FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/05/2025 14:31:14-0500



Firmado digitalmente por:
AMURUZ DULANTO Yessica
Rosselli FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/05/2025 15:26:02-0500

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para hombres y mujeres"

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 6676/2023-CR y 8791/2024-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de sancionar la conducción de un vehículo motorizado de uso público o privado sin tener licencia de conducir o permiso provisional vigente



Firmado digitalmente por:
DANILA ATANACIO Pasion
Neomías FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/05/2025 11:55:16-0500