



Proyecto de Ley N° 11784/2024-CR

JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres



SUMILLA: PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ARTICULO 274° DEL CODIGO PENAL A FIN DE DIFERENCIAR Y ESTABLECER LA SANCION A LOS CONDUCTORES QUE CONDUZCAN SUS VEHICULOS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL O EN ESTADO DE EBRIEDAD O DROGADICCIÓN.

Proyecto de Ley

A iniciativa del congresista de la República **JORGE LUIS FLORES ANCACHI**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 67° 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL:

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ARTICULO 274° DEL CODIGO PENAL A FIN DE DIFERENCIAR Y ESTABLECER LA SANCION A LOS CONDUCTORES QUE CONDUZCAN SUS VEHICULOS BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL O EN ESTADO DE EBRIEDAD O DROGADICCIÓN.

Artículo Primero. – Modificar el artículo 274° del código Penal.

Modifíquese el artículo 274° del código Penal, la misma que quedara redactado de la siguiente manera:

Artículo 274° - CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL, ESTADO DE EBRIEDAD O DROGADICCIÓN.

El que, encontrándose bajo la influencia del alcohol, con presencia de alcohol en la sangre en una proporción mayor a 0.3 y menor a 0.5 gramos-litro, opera o maniobra vehículo motorizado, y es



sorprendido por primera vez, será sancionado bajo los siguientes supuestos:

- a) si no ha causado daños será sancionado con una multa de 25 URP y la suspensión de la licencia de conducir por tres meses.**
- b) En caso que solo haya causado daños materiales o solo haya causado lesiones leves, la multa será mayor a 26 URP y no menor de 50 URP y la suspensión de la licencia de conducir por el seis meses.**
- c) Tratándose de lesiones menos graves, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de seis meses a doce meses adicionalmente se le aplicará con una multa no menor de 100 URP a 150 URP y la suspensión de su licencia de conducir por un año.**
- d) Si se han causado lesiones graves o la muerte será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de 2 años ni mayor a 4 años y con una multa no menor de 150 URP ni mayor de 250 URP y la suspensión de su licencia de conducir por el plazo de 36 a 48 meses.**

En los supuestos establecidos en el literal a), b) y c), en caso de existir una primera reincidencia, la multa y suspensión de la licencia de conducir se duplicará, en caso de una segunda reincidencia se le cancela e inhabilita de manera perpetua la licencia de conducir, y la aplicación de una multa de 500 URP.

Con referencia al supuesto establecido en el literal d) en caso de haber reincidencia, se duplicará la multa y la cancelación e inhabilitación perpetua de la licencia de conducir.

Las penas de multas podrán ser reemplazadas, a solicitud del infractor, con prestación de servicios comunitarios.

El que, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción igual o mayor de 0.5 gramos-litro, será sancionado bajo los siguientes supuestos:

- 1. Si no ha causado daño, será sancionado con una multa de 100 URP y la suspensión de la licencia de conducir por un año.**
- 2. En caso que solo haya causado daños materiales o solo haya causado lesiones leves, la multa será de 200 URP y la suspensión de la licencia de conducir por el dos años.**
- 3. Tratándose de lesiones menos graves, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de seis meses a doce meses adicionalmente se le aplicará con una multa de 100 URP y la suspensión de su licencia de conducir por un tres.**
- 4. Si se ha causado lesiones graves o causado la muerte, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de 4 años ni mayor de 8 años, se aplica mas una multa de 200 a 500 URP, inhabilitación perpetua de la licencia de conducir y el comiso del vehículo con que se ha cometido el delito, sin perjuicio de los derechos del propietario si es otra persona.**

En los supuestos establecidos en el numeral 1 y 2, en caso de existir una primera reincidencia, la multa se duplicará y la suspensión de la licencia de conducir será de 6 años, y en caso de segunda reincidencia se aplicará una multa que asciende a 500 URP y se procederá a la inhabilitación perpetua de la licencia de conducir.

El que encontrándose bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, será reprimido son las siguientes sanciones:



- a) con una pena privativa de la libertad no menor dos ni mayor de cuatro años, más una multa de 200 a 400 URP y suspensión de la licencia de conducir por un plazo de tres años en caso no haya producido daños o lesiones leves.
- b) En caso haya producido lesiones menos graves, la pena será menor de tres años ni mayor de seis años, mas una multa de 300 a 500 URP y suspensión de la licencia de conducir por un plazo de cinco años
- c) Si se ha ocasionado lesiones graves o la muerte, será reprimido y en caso que haya reincidencia la multa será de 500 URP y la cancelación e inhabilitación perpetua de la licencia de conducir.

Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, y este se encuentra bajo la influencia del alcohol, la pena privativa de libertad será no menor de 2 años ni mayor de 5 años, con la suspensión de su licencia de conducir por un plazo de 4 años, más una multa de 200 a 400 URP y en caso de reincidencia la multa será de no menor de 400 URP ni mayor de 500 URP y la cancelación e inhabilitación perpetua de la licencia de conducir.

Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general y se encuentra es estado de ebriedad, bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad será no menor de cuatro ni mayor de ocho años, mas una multa de 500 URP y la cancelación e inhabilitación perpetua de la licencia de conducir.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

Artículo Primero. - Homogenizar las sanciones Administrativas.

El Ministerio de transportes y comunicaciones deberá de homogenizar sus sanciones administrativas, teniendo como base la razonabilidad y

proporcionalidad, por consiguiente, las sanciones administrativas no podrán ser superiores a los establecidos en la presente norma.

Artículo Segundo. – Excepcionalidad para acceder al trámite administrativo para la obtención de la licencia de conducir

El Ministerio de transportes y comunicaciones, deberá de reevaluar las sanciones administrativas, y habilitar de manera excepcional a las personas que se encuentran inhabilitadas para la obtención de su licencia de conducir, siempre y cuando estos no hayan producido lesiones graves o la muerte de una persona, además deberán de cumplir con los siguientes requisitos:

1. Cancelar todas sus multas, incluyendo la que genero su inhabilitación.
2. Haber seguido y culminado el curso de seguridad vial.
3. Obtener un certificado médico de salud mental.
4. No tener antecedentes penales y judiciales.

Lima, Junio del 2025



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/06/2025 16:46:13-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **30** de **junio** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 11784/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS.



GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

INTRODUCCIÓN

El Perú atraviesa una crisis persistente en materia de seguridad vial. El incremento de accidentes de tránsito relacionados con el consumo de alcohol y drogas constituye una emergencia silenciosa que cada año cobra miles de vidas, deja a decenas de personas con discapacidad permanente, y genera pérdidas económicas, sociales y emocionales irreparables. Según cifras del Consejo Nacional de Seguridad Vial y del INEI, más del 20 % de los accidentes de tránsito con consecuencias fatales están vinculados a conductores en estado de ebriedad o bajo los efectos de sustancias psicotrópicas. Solo en el año 2023, más de 2,800 personas perdieron la vida por causas atribuibles a la conducción irresponsable bajo influencia de alcohol o drogas.

El artículo 274 del Código Penal, que actualmente sanciona la conducción en estado de ebriedad o drogadicción, no establece una diferenciación clara entre los niveles de alcoholemia ni discrimina con precisión entre situaciones de mera influencia, ebriedad severa o consumo de sustancias ilícitas. Esta ambigüedad impide aplicar sanciones proporcionales a la gravedad del hecho y debilita el efecto disuasivo de la norma penal, al tratar con similar severidad a quien es sorprendido sin causar daño y a quien ha ocasionado lesiones graves o la muerte.

Adicionalmente, la falta de criterios diferenciados genera distorsión entre las sanciones administrativas y penales, pues en muchos casos, el castigo administrativo es más severo que la sanción penal. Esta contradicción debilita la percepción de justicia y promueve un clima de impunidad o desconfianza en el sistema judicial.

El presente proyecto de ley busca modificar integralmente el artículo 274 del Código Penal para introducir una clasificación objetiva y detallada de los niveles de infracción, distinguiendo entre:

- conducción bajo influencia leve (0.3 a 0.5 g/l),
- estado de ebriedad (más de 0.5 g/l),
- y conducción bajo efectos de drogas o sustancias psicotrópicas.

Además, el proyecto establece un sistema progresivo y coherente de sanciones que abarca desde la multa y suspensión temporal de la licencia hasta la

inhabilitación definitiva y el comiso del vehículo en casos de reincidencia o muerte.

La reforma propuesta tiene una doble finalidad: proteger la vida humana como bien jurídico fundamental y fortalecer la eficacia del sistema penal como herramienta de prevención general y específica frente a una de las principales causas de mortalidad en el país.

1.1. Identificación del problema

La actual redacción del artículo 274 del Código Penal presenta una estructura normativa insuficiente, ambigua y desactualizada, frente a la complejidad y gravedad del fenómeno de la conducción bajo efectos de alcohol y drogas. El problema se manifiesta en diversos niveles:

1. **Ausencia de diferenciación por niveles de alcoholemia:** La norma no distingue entre quienes se encuentran “bajo influencia” (tramos bajos de alcohol) y quienes están en evidente estado de ebriedad (tramos altos de alcohol), tratándolos jurídicamente de manera similar pese a que el nivel de peligrosidad es muy distinto.
2. **Falta de proporcionalidad en las sanciones:** La norma vigente no gradúa adecuadamente la pena según el resultado del hecho: no es lo mismo ser intervenido sin ocasionar daños, que causar lesiones graves o la muerte de una persona.
3. **Inexistencia de un marco penal específico para la drogadicción:** Aunque el Código Penal menciona genéricamente el estado de drogadicción, no existe una sanción penal específica y diferenciada para quienes conducen bajo el efecto de sustancias psicotrópicas, pese a que las estadísticas indican un aumento en los accidentes relacionados a este tipo de consumo.
4. **Contradicción con las sanciones administrativas:** En la práctica, las sanciones que impone el Reglamento Nacional de Tránsito por conducir ebrio (cancelación de licencia, inhabilitación y altas multas) pueden ser más severas que las que impone el propio Código Penal, lo que genera una incongruencia normativa y debilita la coherencia del sistema sancionador.
5. **Inexistencia de sanciones agravadas para conductores de transporte público:** No se establece un régimen especial y más riguroso para quienes conducen vehículos de transporte público de personas, carga o mercancías, pese al mayor deber de cuidado que tienen por su función social.
6. **Débil respuesta frente a la reincidencia:** La norma no establece mecanismos claros y efectivos para enfrentar a conductores reincidentes, quienes representan el mayor peligro para la seguridad vial.

7. **Bajo efecto disuasivo de la norma vigente:** Debido a las sanciones leves y la poca claridad normativa, la percepción de impunidad se ha incrementado, generando una conducta reiterativa y normalizada de conducir bajo efectos de sustancias.

En consecuencia, el proyecto de ley que se propone busca solucionar este problema mediante la incorporación de una estructura sancionadora diferenciada, graduada y estricta, capaz de:

- sancionar con firmeza al infractor reincidente,
- disuadir conductas temerarias,
- y proteger de forma efectiva la vida y la integridad física de las personas usuarias de la vía pública.

1.2. Sujetos involucrados

La problemática abordada en este proyecto de ley compromete a múltiples actores sociales, institucionales y gubernamentales:

- **Conductores particulares y profesionales**, quienes operan vehículos en todo el territorio nacional y constituyen el principal grupo sujeto a la regulación penal. Este sector requiere una norma clara y justa que disuada conductas de riesgo sin criminalizar de forma generalizada.
- **Conductores de transporte público de pasajeros, mercancías o carga**, quienes por la naturaleza de su labor tienen un mayor deber de diligencia. El nuevo marco penal incluye sanciones más severas para este grupo en caso de infracción, dadas las implicancias sociales de sus acciones.
- **Víctimas de accidentes de tránsito y sus familias**, quienes sufren las consecuencias más graves de la conducción irresponsable. Para ellas, esta iniciativa garantiza un régimen de sanción firme y proporcional que evite la impunidad.
- **El Ministerio Público y el Poder Judicial**, encargados de investigar, procesar y sancionar penalmente estas conductas. Una tipificación más clara permitirá procesos penales más eficaces, uniformes y con menor margen de discrecionalidad.
- **El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)** y los gobiernos regionales, que deben armonizar las sanciones administrativas con las nuevas disposiciones penales, evitando duplicidad o contradicciones normativas.
- **La ciudadanía en general**, como usuaria del sistema de transporte y tránsito terrestre. Esta ley contribuye a su seguridad, bienestar y al fortalecimiento del principio de legalidad en la aplicación de la justicia penal.

1.3. Objetivos del proyecto

Objetivo general:

Establecer un marco penal claro, proporcional y eficaz para sancionar la conducción bajo efectos de alcohol, drogas o en estado de ebriedad, en función del nivel de intoxicación y las consecuencias del hecho.

Objetivos específicos:

- Diferenciar claramente los supuestos de “influencia del alcohol”, “estado de ebriedad” y “estado de drogadicción”.
- Gradualizar las sanciones penales según el daño ocasionado (ningún daño, daño material, lesiones leves, graves o muerte).
- Establecer agravantes especiales para casos de reincidencia.
- Incluir un régimen punitivo más severo para conductores de transporte público.
- Incorporar medidas complementarias como la suspensión o cancelación de licencias, el comiso del vehículo y el servicio comunitario como alternativa a la multa, según cada caso.
- Exigir requisitos adicionales para quienes pretendan ser rehabilitados tras haber sido inhabilitados por hechos no graves.

1.4. Alternativas de solución

1. Mantener el marco legal vigente

Implicaría seguir aplicando sanciones genéricas que no reflejan adecuadamente la gravedad de los hechos ni el tipo de consumo. Esta opción refuerza la ineficiencia del sistema penal frente a una de las principales causas de muerte en el país.

2. Ajustar el reglamento del tránsito sin modificar el Código Penal

Aunque podría mejorar aspectos operativos, esta alternativa no resuelve el vacío legal en la norma penal. La tipificación actual seguiría siendo ambigua y poco efectiva como herramienta disuasoria.

3. Propuesta legislativa (opción adoptada)

Modificar el artículo 274 del Código Penal para establecer una nueva estructura sancionadora diferenciada, que contemple con precisión los distintos grados de gravedad, efectos del consumo y consecuencias del hecho. Esta alternativa genera mayor seguridad jurídica, efectividad punitiva y protección real del bien jurídico: la vida y la seguridad vial.

1.5. Indicadores

Para evaluar la eficacia del proyecto una vez promulgado, se proponen los siguientes indicadores:

- Número de accidentes de tránsito relacionados con alcohol o drogas antes y después de la norma.
- Cantidad de sentencias penales emitidas con aplicación del nuevo artículo 274 del Código Penal.
- Reducción de la reincidencia de conductores sancionados.
- Tasa de cumplimiento de suspensión o cancelación de licencias.
- Número de sanciones diferenciadas según el nivel de intoxicación y daño causado.
- Percepción ciudadana sobre justicia y efectividad del régimen penal en tránsito (medible mediante encuestas anuales del MTC o Defensoría del Pueblo).

II. MARCO NORMATIVO

El presente proyecto se sustenta en el marco constitucional y legal vigente en materia penal, seguridad vial, derechos fundamentales y potestad sancionadora del Estado:

- **Constitución Política del Perú**
 - Artículo 1: El fin supremo del Estado es la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad.
 - Artículo 2 inciso 24: Toda persona tiene derecho al debido proceso y a no ser sancionada sin una ley previa.
 - Artículo 44: Es deber esencial del Estado garantizar la seguridad de las personas.
- **Código Penal – Decreto Legislativo N.º 635**
 - Artículo 274 (actual): Tipifica genéricamente la conducción bajo efectos del alcohol o drogas, sin especificación ni diferenciación.
 - Artículos 45 y 46: Principios de determinación judicial de la pena, incluyendo circunstancias atenuantes y agravantes.
- **Ley N.º 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**
 - Regula las sanciones administrativas y el régimen de licencias. El proyecto armoniza la norma penal con el contenido sancionador administrativo.
- **Ley N.º 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General**

- Establece el principio de razonabilidad, que también se aplica como referente para armonizar la gradualidad de las sanciones penales.
- **Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC – Reglamento Nacional de Tránsito**
 - Contiene el régimen sancionador por infracciones de tránsito que hoy presenta contradicciones con el Código Penal. La propuesta permitirá su reordenamiento posterior.

III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN

La presente ley no genera conflicto normativo con disposiciones vigentes, sino que introduce una mejora sustantiva en el sistema penal y contribuye a su coherencia con el régimen administrativo de sanciones por tránsito.

La modificación del artículo 274 del Código Penal permitirá una mejor articulación entre el Ministerio Público, el Poder Judicial y el MTC, facilitando procesos más justos y adaptados al caso concreto. Además, permite la adecuación de los reglamentos administrativos y protocolos operativos, sin crear nuevas entidades ni alterar la estructura funcional del Estado.

Las disposiciones complementarias transitorias garantizan una transición ordenada, solicitando al MTC la homologación de sanciones administrativas y permitiendo que personas sancionadas de forma automática puedan acogerse a un régimen excepcional de rehabilitación, siempre que no hayan causado muertes o lesiones graves.

IV. COSTO-BENEFICIO

Costos directos:

No genera costos adicionales para el Estado. La implementación será asumida por entidades ya existentes (MTC, Ministerio Público, Poder Judicial), mediante ajustes normativos y administrativos internos.

Costos indirectos:

Podría requerirse una campaña de difusión y capacitación dirigida a fiscales, jueces y policías, así como la actualización de sistemas de información del MTC. Estos gastos pueden ser asumidos con el presupuesto ordinario.

Beneficios directos:

- Disminución de accidentes de tránsito por efecto disuasivo.
- Reducción de reincidencia.
- Aumento en la confianza pública en el sistema penal.

- Fortalecimiento del principio de razonabilidad y proporcionalidad.

Beneficios indirectos:

- Disminución de la carga en los hospitales públicos por accidentes prevenibles.
- Reducción de la litigiosidad penal innecesaria.
- Promoción de una cultura vial responsable y preventiva.
- Mejoras en la reputación internacional del Perú en cuanto a seguridad vial.

V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto de ley se alinea con los principios y políticas de Estado establecidos en el Acuerdo Nacional, en tanto contribuye al fortalecimiento del Estado de derecho, la mejora del sistema de justicia, y la protección de los derechos fundamentales de todos los ciudadanos. En particular, guarda estrecha relación con las siguientes políticas:

28. Plena vigencia de la Constitución y de los derechos humanos y acceso a la justicia e independencia judicial

Nos comprometemos a garantizar el acceso universal a la justicia, la promoción de la justicia de paz y la autonomía, independencia y el presupuesto del Poder Judicial así como regular la complementariedad entre éste y la justicia comunal. Asimismo, nos comprometemos a adoptar políticas que garanticen el goce y la vigencia de los derechos fundamentales establecidos en la Constitución y en los tratados internacionales sobre la materia.

Arq. JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República