



PROYECTO DE LEY QUE RESTRINGE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD Y FORTALECE LA SANCIÓN PENAL EN LOS DELITOS VINCULADOS A LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN ESTADO DE EBRIEDAD O DROGADICCIÓN

El Congresista de la República que suscribe **JOSÉ MARÍA BALCÁZAR ZELADA**, integrante del Grupo Parlamentario Perú Libre, en ejercicio de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y conforme lo establecen los artículos 22 literal c), 67, 75 y 76 numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente proyecto de ley.

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la siguiente ley:

LEY QUE RESTRINGE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD Y FORTALECE LA SANCIÓN PENAL EN LOS DELITOS VINCULADOS A LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN ESTADO DE EBRIEDAD O DROGADICCIÓN

Artículo 1.- Objeto de la ley

La presente Ley tiene por objeto prohibir la aplicación del principio de oportunidad y del acuerdo reparatorio en los delitos vinculados a la conducción de vehículos en estado de ebriedad o drogadicción, así como elevar las penas y reforzar la inhabilitación para conducir vehículos en dichos delitos y en los delitos culposos de tránsito cometidos bajo tales efectos.

Artículo 2.- Modificación de los artículos 40, 111, 124, 273-A y 274 del Código Penal

Se modifica los artículos 40, 111, 124, 273-A y 274 del Decreto Legislativo N° 635, Código Penal, en los términos siguientes:

“Artículo 40.- Inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito

La pena de inhabilitación prevista en el artículo 36 inciso 7 **se aplica obligatoriamente** como accesoria en los delitos culposos de tránsito.”

“Artículo 111.- Homicidio Culposo

[...]

La pena privativa de la libertad será no menor de **seis** años ni mayor de **diez** años e inhabilitación, **estableciéndose la incapacidad definitiva para obtener autorización para conducir cualquier tipo de vehículo, así como la inhabilitación**, según corresponda, conforme al artículo 36 -incisos 4), y 6), si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos-litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

Si como consecuencia del hecho resultan pluralidad de víctimas mortales, la pena será no menor de diez ni mayor de quince años de privación de libertad, e inhabilitación, estableciéndose la incapacidad definitiva para obtener autorización para conducir cualquier tipo de vehículo, así como la inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 -incisos 4), y 6); sin perjuicio de la responsabilidad civil que corresponda.”

“Artículo 124.- Lesiones Culposas

[...]

La pena privativa de la libertad será no menor de **cinco** años ni mayor de **ocho** años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 -incisos 4), 6) y 7)-, si la lesión se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos-litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

Si como consecuencia del hecho resultan pluralidad de víctimas, la pena será no menor de seis ni mayor de diez años de privación de

libertad, e inhabilitación, estableciéndose la incapacidad definitiva para obtener autorización para conducir cualquier tipo de vehículo, así como la inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 -incisos 4), y 6); sin perjuicio de la responsabilidad civil que corresponda."

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

El que presta el servicio público de transporte de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular y que, además, dicho vehículo no cuente con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de **tres** ni mayor de **cinco** años e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7.

"Artículo 274.- Conducción en estado de ebriedad o drogadicción

El que, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de **cuatro ni mayor de seis años** e inhabilitación, **estableciéndose la suspensión de la autorización para conducir cualquier tipo de vehículo, por un periodo no menor de cinco años ni mayor de diez años.**

Quando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad será no **menor de cinco ni mayor de ocho años de pena privativa** de libertad, e inhabilitación, **estableciéndose la suspensión de la autorización para conducir cualquier tipo de vehículo, por un periodo no menor de diez ni mayor de quince años.**

Quando el agente haya sido condenado previamente, mediante sentencia firme, por el delito previsto en el presente artículo o por algún delito culposo por el uso de vehículo en estado de ebriedad o drogadicción, o cuando, respecto de hechos anteriores, haya sido

beneficiado con la aplicación del principio de oportunidad o con un acuerdo reparatorio en delitos de peligro común vinculados a la seguridad del tránsito terrestre, la pena será no menor de cinco ni mayor de diez años de privación de libertad, e inhabilitación, estableciéndose la incapacidad definitiva para obtener autorización para conducir cualquier tipo de vehículo”

Artículo 3.- Incorporación del artículo 273-B en el Código Penal

Se incorpora el artículo 273-B en el Decreto Legislativo N.º 635, Código Penal, en los términos siguientes:

“Artículo 273-B.- Conducción sin licencia o con inhabilitación

El que conduce vehículo motorizado en la vía pública, sin haber obtenido licencia de conducir o encontrándose ésta suspendida o cancelada, o estando el agente incapacitado administrativa o judicialmente para obtener o renovar licencia de conducir, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de tres ni mayor de cinco años e inhabilitación, estableciéndose la suspensión de la autorización para conducir cualquier tipo de vehículo, por un periodo no menor de cuatro ni mayor de ocho años.

Si el hecho se comete utilizando vehículo destinado al servicio público de transporte de pasajeros, mercancías o carga en general, la pena será no menor de cinco ni mayor de ocho años de privación de libertad e inhabilitación, estableciéndose la suspensión de la autorización para conducir cualquier tipo de vehículo, por un periodo no menor de cinco ni mayor de diez años.”

Artículo 4.- Modificación del artículo 2 del Código Procesal Penal

Se modifica el artículo 2 del Decreto Legislativo N.º 957, Código Procesal Penal, incorporando el siguiente numeral:

“Artículo 2. Principio de oportunidad

[...]

10. En ningún caso procede la aplicación del principio de oportunidad ni del acuerdo reparatorio en los delitos previstos en el artículo 274 del Código Penal”



DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. - Adecuación de la normativa de tránsito

En un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario contados a partir de la publicación de la presente Ley, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y el Ministerio del Interior, adecúa el Reglamento Nacional de Tránsito y demás normas complementarias.

Lima, 20 de noviembre de 2025

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1. ANTECEDENTES

En las dos últimas décadas, los siniestros viales se han consolidado como uno de los principales problemas de seguridad ciudadana y de salud pública en el Perú. De acuerdo con la Defensoría del Pueblo, solo en el año 2022 se registraron 83 881 accidentes de tránsito, con un saldo de 53 544 personas heridas y 3 312 fallecidas, cifras que se aproximan a los niveles previos a la pandemia y muestran una tendencia ascendente respecto de los años 2020 y 2021. En términos diarios, ello implica que alrededor de nueve personas mueren cada día en siniestros viales en el territorio nacional.

Estos datos no son episódicos. La propia Defensoría ha advertido que, en los últimos cinco años, los accidentes de tránsito han provocado casi 15 000 personas fallecidas y más de 266 000 heridas, lo que evidencia una afectación permanente y estructural al derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de la población.

Gobierno del Perú.

En este contexto, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y distintos estudios especializados coinciden en que la siniestralidad vial en el Perú constituye un fenómeno recurrente y no un conjunto de hechos aislados, que demanda respuestas normativas y de política pública más severas y coherentes.

Dentro de las causas de los accidentes de tránsito, la conducta del conductor aparece de manera reiterada como factor determinante. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha señalado que la imprudencia del conductor y el exceso de velocidad son las principales causas de la siniestralidad vial a nivel nacional.

A ello se suma la conducción en estado de ebriedad, que diversas fuentes identifican como una de las causas más graves y frecuentes de siniestros, tanto en ámbitos urbanos como en carreteras. Así, por ejemplo, estudios recientes reportan que en 2023 se produjeron alrededor de 3 316 fallecidos por accidentes de tránsito en el país, y que aproximadamente 7,1 % de los siniestros se vinculan directamente a la conducción en estado de ebriedad,

porcentaje que se suma a otros factores relacionados con imprudencia y exceso de velocidad.

La participación del alcohol en la siniestralidad vial ha sido objeto de advertencia constante por parte de las autoridades sanitarias. El Ministerio de Salud ya señalaba que la ebriedad del conductor representó en 2010 cerca del 8 % de los accidentes de tránsito, y que un alto porcentaje de las víctimas mortales se ubica en el grupo etario económicamente activo.

En años recientes, la Policía Nacional del Perú ha reportado la intervención de miles de conductores en estado de ebriedad cada año, lo que confirma que la conducción bajo los efectos del alcohol sigue siendo una práctica extendida pese a la existencia de prohibiciones expresas y controles policiales.

A nivel internacional, la Organización Mundial de la Salud ha establecido que el riesgo de colisión aumenta de manera significativa incluso con niveles bajos de alcohol en sangre, y que a partir de concentraciones cercanas a 0,04 g/dl el riesgo se incrementa de forma exponencial, lo que respalda la adopción de estándares más estrictos de tolerancia frente a esta conducta.

La gravedad del problema se refleja también en los siniestros masivos ocurridos en las redes viales nacionales, especialmente en carreteras de alta velocidad y geografía compleja. Accidentes recientes de transporte interprovincial, como el sucedido en noviembre de 2025 en la región Arequipa, donde un bus cayó a un abismo tras colisionar con un vehículo cuyo conductor habría estado en estado de ebriedad, con decenas de fallecidos y numerosos heridos, han puesto nuevamente en evidencia el enorme potencial lesivo de la conducción bajo los efectos del alcohol, así como el impacto social de estos hechos en comunidades enteras.

Frente a esta realidad, el Estado peruano ha aprobado diversos instrumentos de política pública. Destaca la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023–2030, aprobada mediante Decreto Supremo N.º 009-2023-MTC, cuyo objetivo central es reducir en 50 % el número de muertes y lesiones por siniestros de tránsito al año 2030, mediante la mejora de la infraestructura, el control efectivo y el cambio de comportamiento de los usuarios de las vías.

Asimismo, la Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y el Reglamento Nacional de Tránsito establecen un marco administrativo

para sancionar la conducción en estado de ebriedad como infracción muy grave, articulándose con el Código Penal y con el Código Procesal Penal.

En el plano penal, el artículo 274 del Código Penal tipifica el delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción, remitiéndose a límites objetivos de alcoholemia, mientras que los artículos 111 y 124 contemplan agravantes cuando el resultado es la muerte o la lesión de las personas. Por su parte, el artículo 2 del Código Procesal Penal reconoce el principio de oportunidad y habilita, bajo determinadas condiciones, la posibilidad de prescindir de la persecución penal o de concluir el proceso mediante salidas consensuadas, como los acuerdos reparatorios, incluso en determinados delitos culposos. Este diseño normativo, sumado a la posibilidad de penas de corta duración y beneficios procesales, ha configurado un escenario en el que la respuesta del sistema penal frente a la conducción en estado de ebriedad resulta, en la práctica, percibida como insuficiente por amplios sectores de la ciudadanía y por diversos actores institucionales, en contraste con la magnitud del daño generado por la siniestralidad vial.

Estos antecedentes estadísticos, institucionales y normativos conforman el contexto sobre el cual se formula la presente iniciativa legislativa, orientada a replantear el tratamiento penal de la conducción en estado de ebriedad o drogadicción y su articulación con las salidas alternativas previstas en la legislación procesal.

1.2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Del análisis de la siniestralidad vial en el Perú se desprende que el país afronta un problema estructural de violencia vial con origen predominantemente humano, en el que la conducción en estado de ebriedad constituye uno de los factores más relevantes. La Defensoría del Pueblo y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial han señalado que la mayoría de accidentes tienen como causa principal la imprudencia del conductor, el exceso de velocidad y la ebriedad, todos ellos factores directamente vinculados al comportamiento del conductor y, por tanto, susceptibles de intervención normativa y penal.

Sin embargo, pese a la magnitud del problema y a la vigencia de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023–2030, cuyo objetivo central es reducir en 50 % las muertes y lesiones por siniestros de tránsito al año 2030, la configuración actual de la respuesta penal genera señales contradictorias. Mientras la política pública insiste en la necesidad de un

enfoque de "cero tolerancia" frente a conductas de alto riesgo, el Código Penal y el Código Procesal Penal permiten que la conducción en estado de ebriedad sea tratada, en la práctica, como un delito de baja gravedad, susceptible de penas cortas, beneficios procesales y salidas alternativas.

En el plano sustantivo, el artículo 274 del Código Penal establece actualmente márgenes de pena reducidos para la conducción en estado de ebriedad o drogadicción, lo que facilita la imposición de sanciones sustitutorias, la suspensión de la ejecución de la pena y la percepción social de que se trata de una infracción "menor" frente a otros delitos. Ello desdibuja el contenido preventivo de la norma, especialmente si se considera que se trata de un delito de peligro estrechamente vinculado a la protección de la vida y la integridad de múltiples potenciales víctimas. La brecha entre la elevada letalidad de los siniestros viales y la moderada severidad de la respuesta penal revela una incongruencia normativa que favorece la tolerancia social hacia esta conducta.

En el plano procesal, el problema se agrava por la forma en que opera el principio de oportunidad y los acuerdos reparatorios en los delitos de tránsito. La regulación del artículo 2 del Código Procesal Penal, complementada por el reglamento y por la práctica judicial, permite que en los procesos inmediatos por conducción en estado de ebriedad las partes soliciten la aplicación del principio de oportunidad o la celebración de acuerdos reparatorios en la propia audiencia de incoación, incluso en supuestos donde el riesgo generado ha sido elevado.

Diversos estudios académicos y empíricos han puesto en evidencia que la utilización de estas herramientas procesales ha conducido a una amplia desjudicialización de los delitos de conducción en estado de ebriedad, favoreciendo la terminación anticipada de procesos sin que se genere una respuesta penal proporcional al riesgo creado. Se advierte, además, que el principio de oportunidad se ha aplicado en la práctica como un mecanismo que permite al imputado evitar una condena formal a cambio de asumir obligaciones de reparación o compromisos de conducta que no siempre se cumplen ni son efectivamente supervisados, lo que debilita el efecto preventivo del sistema penal.

Esta situación tiene varias consecuencias negativas: i) se transmite a los conductores el mensaje de que manejar en estado de ebriedad no conlleva consecuencias penales severas, en la medida en que es posible acceder a salidas alternativas o sanciones mínimas; ii) se genera un incentivo a la

reincidencia, pues la ausencia de sanciones ejemplares y de inhabilitaciones efectivas permite que conductores previamente intervenidos vuelvan a ponerse al volante bajo los mismos efectos; y iii) se produce una fractura de confianza ciudadana en el sistema de justicia, que es percibido como permisivo frente a conductas que generan un altísimo costo social y humano, especialmente cuando se producen siniestros masivos con múltiples fallecidos, como los registrados recientemente en carreteras nacionales.

Finalmente, la regulación vigente de la inhabilitación para conducir se muestra insuficiente frente a la gravedad del fenómeno. Aunque el Código Penal prevé la inhabilitación como pena accesoria, su aplicación no siempre es obligatoria, sus plazos resultan reducidos y no existe, en todos los supuestos de alta peligrosidad o reincidencia, una inhabilitación definitiva que impida que personas con antecedentes graves vuelvan a conducir vehículos motorizados. Ello genera un espacio de riesgo permanente para la población, en abierto contraste con los objetivos de la Política Nacional de Seguridad Vial y con los estándares internacionales que recomiendan sanciones más severas e inhabilitaciones prolongadas para los conductores reincidentes en ebriedad.

En síntesis, el problema identificado no se limita al alto número de siniestros viales y víctimas, sino que se concreta en una insuficiencia del diseño penal y procesal vigente, que permite tratar la conducción en estado de ebriedad o drogadicción como una conducta relativamente tolerada, susceptible de soluciones negociadas o sanciones leves, pese a su probado potencial letal. Esta brecha entre la gravedad del riesgo y la respuesta normativa es la que la presente iniciativa busca cerrar mediante una reforma integral de los tipos penales aplicables, del régimen de inhabilitación y de las salidas alternativas en el proceso penal.

1.3. PROPUESTA DE SOLUCIÓN

Frente al escenario descrito, la presente iniciativa legislativa propone una reconfiguración integral y coherente de la respuesta penal y procesal frente a la conducción de vehículos en estado de ebriedad o drogadicción, bajo un enfoque de tolerancia cero y de reforzamiento de la función preventiva del Derecho penal en materia de seguridad vial.

En primer lugar, se plantea la modificación del artículo 274 del Código Penal, elevando de manera significativa los márgenes de pena privativa de libertad

y haciendo más gravosa la respuesta penal en tres planos: (i) en la figura básica de conducción en estado de ebriedad o drogadicción, donde la pena se incrementa a un rango de tres a seis años de privación de libertad, con inhabilitación obligatoria para conducir no menor de cinco ni mayor de diez años; (ii) en el supuesto de conducción en estado de ebriedad o drogadicción en servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, en el que se establece una pena reforzada no menor de cuatro ni mayor de ocho años, con inhabilitación no menor de diez ni mayor de quince años; y (iii) en el supuesto de reincidencia o antecedentes relevantes, en el que la norma agrava la respuesta penal a un rango de cinco a diez años e incorpora la inhabilitación definitiva para conducir cualquier tipo de vehículo motorizado. De este modo, se diferencia entre el conductor particular, el conductor profesional y el reincidente, asignando un tratamiento más severo a quienes generan un riesgo mayor y a quienes han demostrado desatención reiterada a las normas de tránsito.

En segundo lugar, la propuesta se extiende a los delitos de resultado lesivo derivados de la conducción en estado de ebriedad o drogadicción. Para ello, se modifican los artículos 111 y 124 del Código Penal, a fin de establecer subtipos agravados de homicidio culposo y lesiones culposas cuando el resultado (muerte o lesión) se produce mediante la utilización de un vehículo motorizado por un agente que se encuentra bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas, o que actúa con inobservancia de las reglas técnicas de tránsito. En estos supuestos, la pena se eleva a rangos de ocho a doce años para el homicidio culposo agravado, con posibilidad de incremento a diez a quince años cuando exista pluralidad de víctimas mortales, y a rangos de seis a diez años, y de ocho a doce años, para las lesiones culposas graves con una o varias víctimas. En todos estos casos se prevé, además, inhabilitación obligatoria y, en los supuestos más graves o de pluralidad de víctimas, inhabilitación definitiva, reforzando así el rol de la inhabilitación como instrumento de protección de la colectividad frente a conductores de alta peligrosidad.

En tercer lugar, la iniciativa modifica el artículo 40 del Código Penal, a fin de que la inhabilitación para conducir prevista en el artículo 36 inciso 7 se aplique obligatoriamente como pena accesoria en todos los delitos culposos de tránsito, y no solo de manera facultativa. Con ello, se busca evitar decisiones dispares o excesivamente benevolentes en las que, pese a la gravedad de los hechos, el condenado mantiene la posibilidad de seguir conduciendo. La reforma consolida la inhabilitación como un elemento

estructural de la respuesta penal en siniestros de tránsito, especialmente cuando media el consumo de alcohol o drogas.

En cuarto lugar, la reforma aborda de manera directa el problema de la permisividad procesal derivada del uso del principio de oportunidad y de los acuerdos reparatorios en estos delitos. Para ello, se modifica el artículo 2 del Código Procesal Penal, incorporando una cláusula expresa que prohíbe en forma absoluta la aplicación del principio de oportunidad y del acuerdo reparatorio en los delitos previstos en el artículo 274 del Código Penal, así como en los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas cometidos mediante la conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad o drogadicción. Esta prohibición elimina la posibilidad de que los delitos de tránsito más graves o de mayor riesgo sean desjudicializados mediante salidas alternativas, cerrando la puerta a tratamientos negociados que debilitan la confianza ciudadana y el efecto ejemplarizador de la sanción penal.

En conjunto, estas medidas configuran una respuesta normativa integral, que incrementa la severidad de las sanciones, elimina los espacios de discrecionalidad permisiva en la fase procesal y refuerza la protección de la vida y la integridad personal de los usuarios de las vías, alineando el sistema penal con los objetivos de la política nacional de seguridad vial y con un enfoque de clara intolerancia frente a la conducción en estado de ebriedad o drogadicción.

1.4. MARCO NORMATIVO

La propuesta se sustenta en:

- **Constitución Política**, que reconoce el derecho a la vida y a la integridad personal (artículo 2), así como el deber del Estado de proteger a la población frente a amenazas contra su seguridad y garantizar el bienestar general (artículos 1 y 44). La seguridad vial y la prevención de siniestros ocasionados por la conducción en estado de ebriedad o drogadicción se insertan directamente en este mandato de protección de derechos fundamentales.
- **Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y el Reglamento Nacional de Tránsito (DS N.º 016-2009-MTC)** establecen el marco administrativo de la seguridad vial, fijan límites objetivos de alcoholemia diferenciados para conductores particulares y de transporte

público, y califican la conducción en estado de ebriedad como infracción muy grave. A ello se suma la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2030, que ordena reducir de manera sustantiva las muertes y lesiones por siniestros de tránsito y exige fortalecer el componente normativo y sancionador frente a los factores de riesgo más críticos, entre ellos el consumo de alcohol en la conducción.

- **Código Penal (D. Leg. N.º 635)** regula actualmente la conducción en estado de ebriedad o drogadicción en el artículo 274, y el homicidio culposo y las lesiones culposas de tránsito en los artículos 111 y 124, previendo además la inhabilitación para conducir como pena principal o accesoria en los artículos 36 y 40. No obstante, los rangos de pena y el carácter facultativo de la inhabilitación permiten respuestas moderadas frente a conductas de alto riesgo.
- **Nuevo Código Procesal Penal (D. Leg. N.º 957)**, a través de su artículo 2 y su reglamentación, autoriza la aplicación del principio de oportunidad y de acuerdos reparatorios en determinados delitos, sin excluir expresamente los vinculados a la conducción en estado de ebriedad. Precisamente sobre estos puntos —severidad de las penas, obligatoriedad y extensión de la inhabilitación, y restricción de las salidas alternativas— incide de manera directa la reforma propuesta.

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La propuesta legislativa incide de manera directa en el Código Penal y en el Nuevo Código Procesal Penal, produciendo un ajuste sistemático pero acotado del ordenamiento. En el ámbito sustantivo, la modificación de los artículos 274, 111 y 124 del Código Penal no crea nuevos bienes jurídicos protegidos, sino que refuerza la tutela ya existente de la vida, la integridad personal y la seguridad del tránsito terrestre, mediante el incremento de las penas y la incorporación de subtipos agravados vinculados a la conducción en estado de ebriedad o drogadicción. Ello supone una reordenación interna del catálogo de delitos contra la vida y la salud, así como de los delitos de peligro común, pero sin alterar la estructura general del Código; más bien, lo alinea con la política pública vigente de seguridad vial y con los estándares comparados en materia de conducción bajo los efectos del alcohol o drogas.

En cuanto al régimen de inhabilitación, la modificación del artículo 40 del Código Penal tiene como principal efecto la obligatoriedad de la pena de inhabilitación accesoria en todos los delitos culposos de tránsito, reforzando el rol de esta sanción como instrumento de prevención especial negativa (impedir que el autor vuelva a generar el mismo riesgo). La introducción de supuestos de inhabilitación definitiva en casos de reincidencia o pluralidad de víctimas consolida una respuesta más enérgica frente a conductores de alta peligrosidad, pero lo hace dentro de los parámetros ya previstos en el artículo 36 del Código Penal, sin colisionar con otras formas de inhabilitación profesional ni con regímenes especiales (por ejemplo, para funcionarios públicos), por tratarse de una inhabilitación específicamente referida a la facultad de conducir vehículos motorizados.

En el plano procesal, la modificación del artículo 2 del Nuevo Código Procesal Penal, al excluir de manera expresa la aplicación del principio de oportunidad y del acuerdo reparatorio en los delitos de conducción en estado de ebriedad y en los delitos culposos de tránsito cometidos bajo tales efectos, producirá un efecto claro sobre la política de persecución penal del Ministerio Público y sobre la práctica judicial: estos casos dejarán de ser susceptibles de desjudicialización mediante salidas alternativas, debiendo tramitarse hasta sentencia en el marco del proceso penal correspondiente (común o inmediato, según el caso). Ello implicará un ajuste en los criterios internos de priorización del Ministerio Público, pero no genera incompatibilidad con otras instituciones procesales como la terminación anticipada o la conclusión por conformidad, que pueden seguir operando bajo los parámetros generales de ley, siempre que no se desnaturalice el objetivo de reforzar la severidad de la respuesta penal en estos delitos.

Respecto de la legislación sectorial de tránsito, la Disposición Complementaria Final Única establece un mandato de adecuación reglamentaria al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para armonizar el Reglamento Nacional de Tránsito y las normas complementarias con las modificaciones penales y procesales. Ello no implica una derogación tácita de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre ni de su reglamento, sino la necesidad de ajustar aspectos técnicos (límites de alcoholemia, clasificación de infracciones, coordinación interinstitucional y mecanismos de ejecución de inhabilitaciones) para evitar solapamientos o contradicciones entre el régimen administrativo sancionador y el régimen penal. La reforma, en consecuencia, no desarticula la normativa vigente, sino que la reordena para dotar de mayor coherencia y efectividad al sistema de seguridad vial.

Desde la perspectiva de la jerarquía normativa y del control de constitucionalidad, los efectos de la ley propuesta son compatibles con el principio de proporcionalidad en sentido estricto, en la medida en que el incremento de las penas y la restricción de las salidas alternativas se justifican frente a un fenómeno de altísima letalidad y grave afectación de derechos fundamentales, sin llegar a penas desproporcionadas en abstracto ni establecer sanciones inhumanas o degradantes. Al tratarse de una ley más gravosa, sus efectos penales y procesales regirán únicamente para hechos cometidos con posterioridad a su entrada en vigencia, respetando el principio de irretroactividad de la ley penal desfavorable. De este modo, la propuesta se integra al ordenamiento nacional como una lex posterior especial, destinada a cerrar espacios de permisividad en materia de conducción en estado de ebriedad o drogadicción, sin generar vacíos normativos ni antinomias insalvables con la legislación vigente.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La aprobación de la presente propuesta legislativa implica costos y beneficios que deben ser evaluados desde una perspectiva integral, considerando no solo el impacto presupuestal directo, sino también los efectos económicos, sociales e institucionales asociados a la reducción de la siniestralidad vial.

En el plano de los costos, es previsible un incremento relativo en la carga del sistema de justicia penal, en la medida en que los delitos de conducción en estado de ebriedad y los delitos culposos de tránsito cometidos bajo tales efectos dejarán de ser objeto de principio de oportunidad o acuerdo reparatorio y deberán tramitarse hasta obtener una decisión jurisdiccional. Ello supone mayores demandas de actuación para el Ministerio Público, el Poder Judicial y la Defensa Pública. Asimismo, el incremento de las penas y la introducción de subtipos agravados puede generar un aumento moderado en la población penitenciaria vinculada a estos delitos, con costos asociados a la ejecución de la pena privativa de libertad. A nivel sectorial, la adecuación del Reglamento Nacional de Tránsito y la implementación de mecanismos de intercambio de información y control de inhabilitaciones implicarán un esfuerzo administrativo adicional para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la SUTRAN y las autoridades de tránsito. Se debe entender que no se requiere mayor presupuesto al destinado a los operadores jurídicos, sino mayor capacidad operativa.

Estos costos deben ser contrastados con los beneficios económicos y sociales derivados de la reducción de los siniestros viales. Diversos organismos internacionales, como el Banco Mundial y el Global Road Safety Facility, estiman que los accidentes de tránsito generan para los países de ingresos bajos y medios un costo equivalente a entre 2 % y 6 % de su producto bruto interno (PBI) cada año, considerando pérdida de productividad, daños a la propiedad, costos judiciales y sanitarios, así como gastos de bolsillo de las familias. La Organización Mundial de la Salud ha señalado, además, que el impacto macroeconómico global de las lesiones por accidentes de tránsito podría alcanzar hasta 1,8 billones de dólares anuales, aproximadamente entre 10 % y 12 % del PBI mundial, lo que evidencia la enorme carga que representa la siniestralidad vial para el desarrollo de los Estados. En ese contexto, cualquier medida que contribuya a disminuir el número y la gravedad de los siniestros tiene un potencial significativo de ahorro de recursos públicos y privados en el mediano y largo plazo.

En particular, la conducción en estado de ebriedad concentra una proporción relevante de los siniestros de alta gravedad. Como se indicó en los antecedentes, los accidentes de tránsito en el Perú ocasionan miles de fallecidos y decenas de miles de heridos cada año, muchos de ellos en edad económicamente activa, con un impacto directo en la productividad nacional y en los ingresos de los hogares. La reducción de estos eventos, mediante una respuesta penal más severa y la eliminación de espacios de permisividad procesal, generará beneficios concretos en términos de menores gastos en atención de emergencias y rehabilitación, menor pérdida de capital humano y reducción de la pobreza asociada a la muerte o discapacidad del principal sostén económico del hogar. A ello se suma la disminución de los costos derivados de daños materiales, seguros, peritajes y procesos judiciales prolongados.

Desde el punto de vista de la eficiencia del sistema de justicia, si bien la eliminación del principio de oportunidad y del acuerdo reparatorio en estos delitos reducirá el número de causas que se archivan o concluyen anticipadamente, ello no implica necesariamente una sobrecarga insoportable, en la medida en que la política de persecución penal del Ministerio Público puede seguir utilizando herramientas como el proceso inmediato, la terminación anticipada y la conformidad procesal para tramitar de manera celeré y simplificada los casos en los que exista evidencia suficiente. La diferencia radica en que las decisiones culminarán en sentencias condenatorias con sanciones efectivas e inhabilitaciones claras, antes que en acuerdos que no siempre reflejan la gravedad del riesgo generado.

Un aspecto relevante, aunque de difícil cuantificación, es el beneficio en términos de prevención general y confianza ciudadana. Una legislación que incremente las penas, establezca inhabilitaciones prolongadas o definitivas, y excluya de forma expresa las salidas alternativas para conductores ebrios, envía un mensaje inequívoco a la sociedad: la conducción en estado de ebriedad no será tolerada. Ello contribuye a modificar patrones de comportamiento, desincentivar la mezcla de alcohol y conducción y fortalecer la percepción de que el sistema de justicia actúa de forma proporcional frente a conductas de alto riesgo. Esta mejora en la confianza institucional también favorece la legitimidad del Estado y la aceptación social de las políticas de seguridad vial.

Finalmente, la adecuación normativa propuesta se alinea con los compromisos internacionales asumidos por el Perú en materia de Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular la meta de reducir a la mitad las muertes y lesiones por accidentes de tránsito al 2030, lo que genera beneficios adicionales en términos de acceso a cooperación técnica y financiera internacional y de posicionamiento del país como un Estado que adopta medidas decididas para enfrentar la violencia vial. Considerando lo anterior, el balance costo-beneficio de la propuesta es claramente favorable, pues los costos institucionales y presupuestales resultan significativamente inferiores al enorme costo humano, social y económico que se busca mitigar mediante una regulación penal y procesal más estricta.

IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa se enmarca directamente en la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2024-2025, aprobada por Resolución Legislativa del Congreso N.º 006-2024-2025-CR. En particular, se vincula con el Objetivo I "Democracia y Estado de Derecho", Política de Estado 7 del Acuerdo Nacional ("Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana"), dentro de cuyos temas prioritarios figuran: "Seguridad ciudadana y civismo" (ítem 19), "Medidas de seguridad ciudadana referidas a vehículos y transporte" (ítem 21), así como las "Modificaciones al Código Penal" (ítem 22) y "Modificaciones al Código Procesal Penal"

En cuanto al Acuerdo Nacional, el proyecto contribuye directamente a la Política de Estado N.º 1 (Fortalecimiento del Estado de derecho), al cerrar espacios de permisividad procesal y asegurar una aplicación firme y coherente de la ley



penal; y a la Política de Estado N.º 3 (Seguridad ciudadana y lucha contra la violencia), al enfrentar la violencia vial mediante sanciones proporcionales y efectivas. Asimismo, es consistente con las políticas orientadas a la cultura de prevención y protección de la vida, y con los compromisos asumidos en el marco de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2030 y de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular la meta de reducir significativamente las muertes y lesiones por accidentes de tránsito. De este modo, la reforma se integra de forma orgánica en la planificación estratégica del Estado y en las prioridades legislativas del Congreso.