



Proyecto de Ley N° 9320/2024-CR

MARIA DEL CARMEN ALVA PRIETO
Congresista de la República

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



LEY QUE REGULA EL USO DE LAS MOTOCICLETAS ANTE LA LUCHA CONTRA LA INSEGURIDAD CIUDADANA

La Congresista de la República, que suscribe **MARÍA DEL CARMEN ALVA PRIETO**, con la facultad establecida en el artículo 107° de la Constitución Política, en concordancia con el artículo 22° inciso c), 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente:

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la siguiente Ley:

LEY QUE REGULA EL USO DE LAS MOTOCICLETAS ANTE LA LUCHA CONTRA LA INSEGURIDAD CIUDADANA

Artículo único. Incorporación del Capítulo V y los artículos 14, 15 y 16 al Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte

Se incorporan el Capítulo V y los artículos 14, 15 y 16 al Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, con la siguiente redacción:

Capítulo V

Medidas excepcionales para el uso de motocicletas

Artículo 14.- Medida excepcional que restringe el uso de motocicletas

En los distritos que sean declarados en estado de emergencia por razones de seguridad ciudadana, se encuentra prohibida la circulación con más de una persona en motocicletas de las categorías L1 y L3.

La prohibición señalada en el párrafo anterior para el caso de todo el territorio nacional donde no se aplica la declaratoria de emergencia, regirá a partir de las 19:00 horas hasta las 06:00 horas.

Están exceptuados de esta medida durante el estado de emergencia el personal de las Fuerzas Armadas, la Policía Nacional del Perú, el Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, el serenazgo municipal y otros servicios esenciales que cuenten con autorización expresa del gobierno local.

Artículo 15.- Registro de acompañantes en motocicletas de las categorías L1 y L3

Los conductores que debido a un vínculo familiar requieran trasladarse en motocicletas de las categorías L1 y L3 con un acompañante, deben registrarse en un plazo de quince (15) días posteriores a la implementación de la plataforma digital a cargo de los gobiernos locales precisando por lo menos los siguientes datos:

- Placa de la motocicleta
- Nombres y apellidos del conductor
- Nombres y apellidos del acompañante
- Documento de Identidad del conductor y acompañante
- Vínculo de parentesco del conductor con el acompañante
- Dirección de ambas personas
- Número de teléfono celular
- Otros datos que se consideren necesarios

Los conductores registrados se encuentran exceptuados de lo establecido en el artículo 14 de la presente Ley.

Artículo 16.- Sanción

El incumplimiento de la restricción establecida en el artículo 14 de la presente Ley constituirá una infracción muy grave, sancionada progresivamente: primera infracción: multa económica; reincidencia: retención de la licencia de conducir por hasta 2 años; tercera infracción: inhabilitación para obtener licencia por cinco (5) años.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

Única: El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en coordinación con los gobiernos locales, establecen los lineamientos necesarios para la correcta implementación de la presente Ley en un plazo no mayor a 60 días de su publicación.

MARÍA DEL CARMEN ALVA PRIETO
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
ALVA PRIETO Maria Del
Carmen FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 28/10/2024 15:18:32-0500

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

EXPOSICION DE MOTIVOS

El Instituto Nacional de Estadística e Informática en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, en el marco del programa de Presupuesto por Resultados, viene ejecutando desde el año 2010 la Encuesta Nacional de Programas Presupuestales (antes Encuesta Nacional de Programas Estratégicos).¹ La Encuesta tiene como uno de sus temas principales, la "Seguridad Ciudadana", cuyo propósito fundamental es conocer si la población de 15 y más años de edad, ha sido víctima de algún hecho delictivo en los últimos doce meses, asimismo, dar a conocer la percepción de inseguridad de la población y la existencia de vigilancia en su zona o barrio; en este sentido a continuación citaremos algunos de los aspectos recogidos en dicho documento.

En el semestre de marzo-agosto 2024, a nivel nacional urbano, el 27,4% de la población de 15 y más años de edad es víctima de algún hecho delictivo, asimismo en las principales ciudades de 20 mil a más habitantes alcanzó el 29,1%, en tanto que, en los centros poblados urbanos entre 2 mil y menos de 20 mil habitantes es de 22,7%.²

Semestre móvil	Nacional urbano	Principales ciudades de 20 mil a más habitantes 1/	Centros poblados urbanos entre 2 mil y menos de 20 mil habitantes 2/		
			Total	Ciudades no priorizadas con más de 20 mil habitantes	Centros poblados urbanos 3/
Mar 2022 - Ago 2022	22,7	25,2	18,2	17,1	15,3
Abr 2022 - Set 2022	22,9	25,4	18,3	17,0	15,7
May 2022 - Oct 2022	23,1	25,5	18,6	17,2	16,1
Jun 2022 - Nov 2022	22,9	25,1	17,1	17,4	16,9
Jul 2022 - Dic 2022	22,9	25,1	17,2	17,4	17,1
Ago 2022 - Ene 2023	23,2	25,4	17,3	18,1	16,3
Set 2022 - Feb 2023	23,5	25,4	18,5	19,9	16,9
Oct 2022 - Mar 2023	23,9	25,9	18,6	20,2	17,0
Nov 2022 - Abr 2023	25,0	27,3	19,2	20,9	17,4
Dic 2022 - May 2023	26,1	28,7	19,3	21,2	17,2
Ene 2023 - Jun 2023	27,1	30,0	19,5	21,6	17,4
Feb 2023 - Jul 2023	27,5	30,5	19,6	21,7	17,5
Mar 2023 - Ago 2023	28,0	31,0	20,0	21,9	18,4
Abr 2023 - Set 2023	27,8	30,8	20,1	21,8	18,4
May 2023 - Oct 2023	27,5	30,4	19,9	21,4	18,7
Jun 2023 - Nov 2023	27,3	30,1	20,1	21,5	18,8
Jul 2023 - Dic 2023	27,2	29,7	20,4	22,4	18,9
Ago 2023 - Ene 2024 P/	27,6	30,1	21,1	22,4	19,8
Set 2023 - Feb 2024 P/	27,5	30,0	20,8	21,8	19,9
Oct 2023 - Mar 2024 P/	27,5	29,9	21,2	21,9	20,5
Nov 2023 - Abr 2024 P/	27,6	29,9	21,6	22,5	20,7
Dic 2023 - May 2024 P/	27,7	29,8	22,2	23,4	21,1
Ene 2024 - Jun 2024 P/	27,7	29,7	22,5	22,9	22,2
Feb 2024 - Jul 2024 P/	27,3	29,3	22,0	22,4	21,6
Mar 2024 - Ago 2024 P/	27,4	29,1	22,7	23,6	21,9
Diferencia con similar semestre móvil Mar 2022 - Ago 2022 (puntos porcentuales)					
Mar 2022 - Ago 2022/					
Mar 2024 - Ago 2024 P/	4,7	3,9	6,5	6,5	6,6
Diferencia con similar semestre móvil Mar 2023 - Ago 2023 (puntos porcentuales)					
Mar 2023 - Ago 2023/					
Mar 2024 - Ago 2024 P/	-0,6	-1,9	2,7	1,7	3,5

1/ Comprende 26 ciudades principales: 24 ciudades capitales (Arequipa, Trujillo, Ayacucho, Cajamarca, Chiclayo, Cusco, Huancayo, Huancavelica, Ica, Huánuco, Piura, Pucallpa, Puno, Tarma, Arequipa, Huaraz, Moquegua, Pasco, Puerto Maldonado, Tumbes, Chachapoyas, Huancavelica, Moyobamba y Lima Metropolitana (43 distritos de la Provincia de Lima) y las ciudades de Chimbote, Juliaca, Moyobamba y la Provincia Constitucional del Callao.
2/ Comprende centros poblados urbanos entre 2 mil y menos de 20 mil habitantes considerando también capitales de distritos y ciudades que teniendo más de 20 mil habitantes, no se encuentran en el grupo de ciudades priorizadas.
3/ Comprende centros poblados urbanos entre 2 mil y menos de 20 mil habitantes.
P/ Resultados preliminares para el año 2024.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Encuesta Nacional de Programas Presupuestales - ENAPRES.

¹ Estadística de Seguridad Ciudadana, disponible en: https://minei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin_seguridad_2.pdf

² Idem

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
 “Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
 y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”.

“En el semestre de marzo-agosto 2024, a nivel nacional urbano, se observa que 12 por cada 100 personas de 15 y más años de edad fueron víctimas de robo de dinero, cartera, celular. Asimismo, en la población que reside en las principales ciudades de 20 mil a más habitantes, 13 por cada 100 habitantes fueron víctimas, y en los centros poblados urbanos entre 2 mil y menos de 20 mil habitantes 9 por cada 100 habitantes fueron víctimas del mismo hecho delictivo.

En relación al intento de robo de dinero, cartera, celular, a nivel nacional urbano, 5 por cada 100 personas de 15 y más años de edad fueron víctimas de intento de robo de dinero, cartera, celular. Mientras que en la población que vive en las principales ciudades de 20 mil a más habitantes, 6 por cada 100 habitantes fueron víctimas de este hecho delictivo.”³

Cuadro Nº 11
TASA DE VÍCTIMAS POR TIPO DE HECHO DELICTIVO, SEGÚN ÁMBITO DE ESTUDIO
 Semestre: Marzo – Agosto 2024 P/
 (Tasa por cada 100 habitantes de 15 y más años de edad)

Ámbito de estudio	Tipo de hecho delictivo									
	Robo de dinero, cartera, celular	Intento de robo de dinero, cartera, celular	Robo de vehículo 4/	Intento de robo de vehículo 4/	Robo de negocio	Estafa	Amenazas e intimidaciones	Maltrato y ofensa sexual 5/	Secuestro y extorsión	Otro 6/
Nacional urbano	11,6	5,1	2,2	1,4	1,6	4,5	1,8	2,0	0,4	0,5
Principales ciudades de 20 mil a más habitantes 1/	12,8	6,0	2,5	1,5	1,3	4,5	1,7	2,2	0,4 a/	0,3 a/
Centros poblados urbanos entre 2 mil y menos de 20 mil habitantes 2/	8,5	2,7	1,6	1,2	2,5	4,5	1,9	1,4	0,4 a/	0,7 a/
Ciudades no priorizadas con más de 20 mil habitantes	8,6	3,1	1,9	1,4 a/	2,5 a/	4,6	1,8 a/	1,3 a/	0,3 a/	0,7 a/
Centros poblados urbanos 3/	8,4	2,4	1,4	1,0 a/	2,6 a/	4,4	2,0	1,4 a/	0,4 a/	0,8 a/

1/ Comprende 28 ciudades principales: 24 ciudades capitales (Arequipa, Trujillo, Ayacucho, Cajamarca, Chiclayo, Cusco, Huancayo, Huánuco, Ica, Iquitos, Piura, Pucallpa, Puno, Tacna, Abancay, Huaraz, Moquegua, Pasco, Puerto Maldonado, Tumbes, Chachapoyas, Huancavelica, Moyobamba y Lima Metropolitana [43 distritos de la Provincia de Lima] y las ciudades de Chimbote, Juliaca, Moyobamba y la Provincia Constitucional del Callao.

2/ Comprende centros poblados urbanos entre 2 mil y menos de 20 mil habitantes considerándose también capitales de distritos y ciudades que teniendo más de 20 mil habitantes no se encuentran en el grupo de ciudades priorizadas.

3/ Comprende centros poblados urbanos entre 2 mil y menos de 20 mil habitantes.

4/ Comprende: Auto, camioneta, autopartes de vehículo automotor, motocicleta, mototaxi y bicicleta.

5/ Incluye: Maltrato físico y/o psicológico de algún miembro del hogar, acoso, abuso, violación, entre otros.

6/ Comprende: Robo de mascota, maltrato físico de otra persona no miembro del hogar.

P/ Resultados preliminares.

a/ Los resultados son considerados referenciales porque el número de casos en la muestra para este nivel no es suficiente y presentan un coeficiente de variación mayor al 15%.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Encuesta Nacional de Programas Presupuestales - ENAPRES.

³ Idem

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
 “Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
 y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”.

Asimismo, a nivel nacional urbano, el delito que más afecta a la población de 15 y más años de edad es el robo de dinero, cartera y celular, donde 12 por cada 100 habitantes fueron víctimas de este delito; seguido del intento de robo de dinero, cartera o celular, en el cual 5 por cada 100 habitantes fueron víctimas de este hecho. Comparado con su similar semestre móvil marzo – agosto 2022, la tasa de víctimas del robo de dinero, cartera y celular y robo de negocio son los hechos delictivos que más han aumentado.

Cuadro Nº 13
TASA DE VÍCTIMAS DEL ÁREA URBANA, POR TIPO DE HECHO DELICTIVO
Semestre: Marzo – Agosto 2024
(Tasa por cada 100 habitantes de 15 y más años de edad)

Semestre móvil	Tipo de hecho delictivo									
	Robo de dinero, cartera, celular	Intento de robo de dinero, cartera, celular	Robo de vehículo 1/	Intento de robo de vehículo 1/	Robo de negocio	Estafa	Amenazas e intimidaciones	Maltrato y ofensa sexual 2/	Secuestro y extorsión	Otro 3/
Mar 2022 - Ago 2022	10.4	4.9	1.6	1.2	0.4	4.5	1.9	1.8	0.2	a/ 0.8
Abr 2022 - Set 2022	10.7	4.7	1.8	1.1	0.5	4.5	1.9	1.7	0.2	a/ 0.8
May 2022 - Oct 2022	10.8	4.8	1.8	1.1	0.5	4.5	1.9	1.7	0.2	a/ 0.8
Jun 2022 - Nov 2022	11.0	4.7	1.7	1.1	0.6	4.4	1.8	1.5	0.2	a/ 0.9
Jul 2022 - Dic 2022	11.0	4.8	1.8	1.1	0.6	4.3	1.6	1.5	0.2	a/ 0.9
Ago 2022 - Ene 2023	11.3	4.7	1.8	1.0	0.6	4.0	1.7	1.6	0.2	a/ 0.8
Set 2022 - Feb 2023	11.4	4.7	1.8	1.1	0.7	3.7	1.8	1.5	0.2	a/ 0.7
Oct 2022 - Mar 2023	11.4	5.1	1.7	1.2	0.7	3.8	1.8	1.7	0.2	a/ 0.7
Nov 2022 - Abr 2023	11.9	5.3	1.7	1.2	0.8	4.1	2.0	1.7	0.3	a/ 0.6
Dic 2022 - May 2023	12.2	5.7	1.9	1.3	0.9	4.4	2.0	1.9	0.2	a/ 0.4
Ene 2023 - Jun 2023	12.5	5.7	1.8	1.4	0.9	4.8	2.2	1.9	0.2	a/ 0.3
Feb 2023 - Jul 2023	12.4	5.9	1.9	1.4	1.0	5.3	2.2	2.0	0.2	a/ 0.3
Mar 2023 - Ago 2023	12.6	6.0	1.9	1.4	1.0	5.7	2.3	2.2	0.2	a/ 0.3
Abr 2023 - Set 2023	12.4	5.8	1.9	1.4	1.0	5.7	2.2	2.3	0.2	a/ 0.3
May 2023 - Oct 2023	12.1	5.7	2.1	1.3	1.0	5.6	2.1	2.3	0.2	a/ 0.3
Jun 2023 - Nov 2023	12.0	5.5	2.0	1.4	1.0	5.4	2.3	2.6	0.3	a/ 0.3
Jul 2023 - Dic 2023	11.9	5.5	2.1	1.4	1.0	5.3	2.2	2.6	0.3	a/ 0.3
Ago 2023 - Ene 2024 P/	11.9	5.7	2.2	1.4	1.1	5.2	2.2	2.7	0.3	a/ 0.3
Set 2023 - Feb 2024 P/	11.7	5.8	2.2	1.5	1.0	5.2	2.2	2.6	0.3	a/ 0.3
Oct 2023 - Mar 2024 P/	11.8	6.0	2.2	1.4	1.0	5.3	2.3	2.4	0.4	a/ 0.3
Nov 2023 - Abr 2024 P/	12.0	5.9	2.2	1.5	1.0	5.2	2.3	2.4	0.3	0.4
Dic 2023 - May 2024 P/	12.0	5.9	2.3	1.4	1.1	5.2	2.0	2.2	0.3	0.4
Ene 2024 - Jun 2024 P/	12.0	5.7	2.3	1.4	1.3	4.9	2.0	2.1	0.3	0.4
Feb 2024 - Jul 2024 P/	11.9	5.6	2.2	1.4	1.4	4.5	1.9	2.0	0.4	a/ 0.4
Mar 2024 - Ago 2024 P/	11.5	5.1	2.2	1.4	1.6	4.5	1.8	2.0	0.4	0.5
Diferencia con similar semestre móvil Mar 2022 – Ago 2022 (puntos porcentuales)										
Mar 2022 - Ago 2022/										
Mar 2024 - Ago 2024 P/	1.2	0.2	0.6	0.2	1.2	0.0	-0.1	0.2	0.2	-0.3
Diferencia con similar semestre móvil Mar 2023 – Ago 2023 (puntos porcentuales)										
Mar 2023 - Ago 2023/										
Mar 2024 - Ago 2024 P/	-1.0	-0.9	0.3	0.0	0.6	-1.2	-0.5	-0.2	0.2	0.2

1/ Comprende: Auto, camioneta, autopartes de vehículo automotor, motocicleta, mototaxi y bicicleta.

2/ Incluye: Maltrato físico y/o psicológico de algún miembro del hogar, acoso, abuso, violación, entre otros.

3/ Comprende: Robo de mascota, maltrato físico de otra persona no miembro del hogar, entre otros.

P/ Resultados preliminares para el año 2024.

a/ Los resultados son considerados referenciales porque el número de casos en la muestra para este nivel no es suficiente y presentan un coeficiente de variación mayor al 15%.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Encuesta Nacional de Programas Presupuestales - ENAPRES.

Cabe señalar que las regiones más afectadas por la inseguridad ciudadana son Lima, Callao, Piura, La Libertad, y Lambayeque, donde se concentra el mayor número de delitos violentos, especialmente robos y homicidios.

En distritos como San Juan de Lurigancho, Comas, y Villa El Salvador, los índices de criminalidad relacionados con el uso de motocicletas son especialmente elevados.

De acuerdo al sistema de Registro de Denuncias Policiales, SJL figura como el distrito con más robos al totalizar 5.931 denuncias, muy cerca se encuentra SMP, con 5.521. En tanto, Cercado de Lima se encuentra en el tercer lugar de la lista con 4.853.

El Observatorio de Criminalidad del Ministerio Público informó que, en el 2023, la tasa de homicidios dolosos ascendió a 8.4 por cada 100,000 habitantes. Una parte significativa de estos homicidios estuvo relacionada con el sicariato, una modalidad en la cual las motocicletas son el medio de transporte habitual de los agresores.

Según el informe de la Defensoría del Pueblo, el aumento de la delincuencia organizada (bandas criminales y narcotráfico) también ha tenido un impacto directo en la seguridad ciudadana, con zonas críticas en Lima, Callao, Trujillo, y otras ciudades de la costa norte.

El uso de motocicletas para la comisión de delitos

"Para 2022, de acuerdo al Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), las motos y mototaxis ya representaban la mayor cantidad de vehículos del parque automotor del Perú: 47,7%, frente al 44,88% de autos y camionetas, y 7,5% de ómnibus, camiones y otros vehículos pesados.

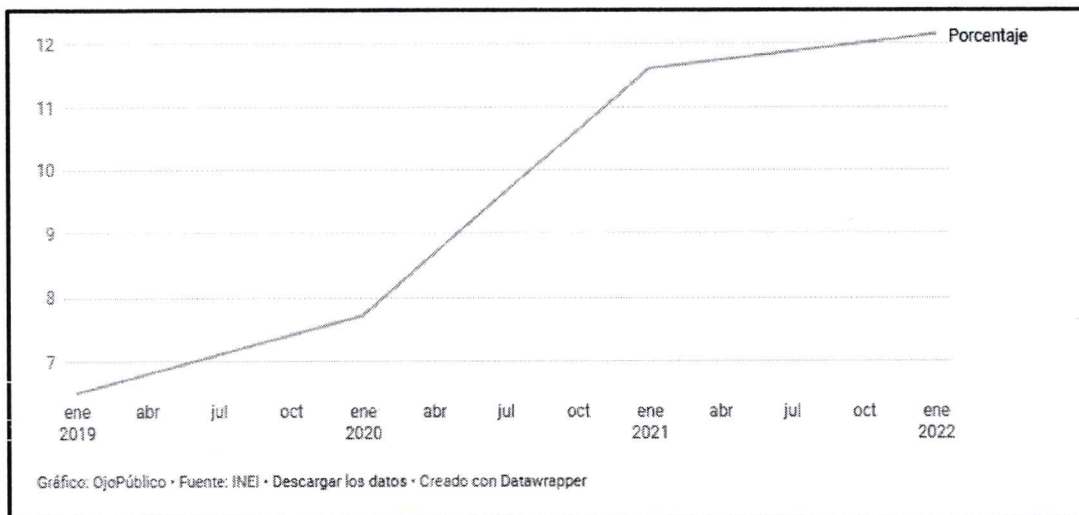
En Perú, las importaciones de motocicletas aumentaron significativamente en 2021, de acuerdo a información de aduanas. Aunque la tendencia al alza empezó a reportarse un año antes, si se comparan las cifras de 2021 (398.909 unidades) con las de 2019 (219.806) se aprecia un incremento de 81,5%

Solo desde ese último año y noviembre de 2023 ingresaron al país 1'255.957 motos lineales. La mayoría de los usuarios emplean estos vehículos para transportarse o trabajar. Pero también hay quienes los utilizan para delinquir. De hecho, cada vez es más común ver noticias sobre violentos robos, extorsiones y sicariato en dos ruedas

Así en nuestro país, el uso de motocicletas en la comisión de delitos ha tenido un notable aumento en los últimos años. Entre 2019 y 2022, el porcentaje de incidentes delictivos en los que se emplearon motocicletas subió de un 6.5% a un 12.2%, especialmente en crímenes como robos y extorsiones. Este fenómeno es particularmente alto en regiones como Madre de Dios, donde el 45.2% de los

delitos se reportaron con la participación de motos, seguido de Lambayeque (25.9%), Cajamarca (22%) y Piura (21%)⁴

El porcentaje de víctimas de delitos en motocicletas en Perú tuvo un aumento notorio en 2021, año que coincide con el pico más alto en la importación y las ventas de motos en el país.⁵



De acuerdo a una publicación del Diario La República, en el año 2022 se dio a conocer que según el Sistema de Denuncias PNP, entre 2020 y 2021 se cometieron 72.850 hurtos agravados y 72.303 robos agravados en el país. El 59% de estos delitos fueron perpetrados por delincuentes que se desplazaban en motos lineales. Siendo que en el año 2021 hubo 687 asesinatos por sicariato, 329 casos más que en 2020. Y en el 82% de estos crímenes el asesino iba en este tipo de vehículo.⁶

La tendencia refleja la adopción de estos vehículos ligeros para escapar rápidamente de la escena del crimen. Las autoridades y expertos sugieren que la solución debe ir más allá de regular el uso de las motos, abordando también las causas subyacentes de la criminalidad y reforzando el control sobre la emisión de licencias y placas visibles para mejorar la seguridad.⁷

Otra de las publicaciones realizadas por RPP señala que: *"La situación en Lima se mantiene también alarmante. Según informó el coronel Daniel Jare, jefe de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (Diprove), en la capital se reportan diariamente entre cinco y siete robos de vehículos menores. La mayor cantidad de denuncias por este delito se ha registrado en los distritos*

⁴ <https://ojo-publico.com/3627/la-violencia-los-robos-y-la-extorsion-crecen-peru>

⁵ <https://ojo-publico.com/4936/auge-dos-ruedas-los-impactos-mas-3-millones-motos>

⁶ <https://larepublica.pe/sociedad/2022/02/20/policia-nacional-en-casi-el-60-de-robos-los-delincuentes-emplean-motos-lineales-serenazgo>

⁷ Idem

de las periferias. "Lima Norte, como Comas, Independencia, San Martín de Porres; y también Lima Sur, Villa El Salvador, Villa María del Triunfo y San Juan de Miraflores, son los distritos donde más incidencia delictiva tenemos con respecto a robo de vehículos menores", dijo el alto mando.

*El problema se agrava dado que las motocicletas y mototaxis robados son utilizados por los delincuentes para cometer diversos crímenes. De acuerdo con información policial, del total de robos reportados entre 2020 y 2021, casi el 60% fue perpetrado por criminales que se transportaba en vehículos menores sustraídos."*⁸

En este sentido, tenemos que las motocicletas han sido identificadas como el medio preferido por delincuentes en varias modalidades delictivas, como el sicariato, los robos al paso, y los secuestros exprés. De acuerdo con el Barómetro de las Américas⁹, el 85% de los peruanos considera que la delincuencia es el principal problema del país, y la mayoría percibe que los niveles de seguridad han empeorado en los últimos años.

En el Perú, varias municipalidades han emitido ordenanzas que restringen la circulación de motocicletas con dos personas debido a la alta incidencia de delitos cometidos usando estos vehículos. Algunas municipalidades de Lima Norte, como Independencia, Puente Piedra, Comas, Ancón, y Santa Rosa, han aprobado ordenanzas con esta restricción como medida para combatir la criminalidad en sus distritos.¹⁰

Según RPP, el alcalde de Ancón, Samuel Daza, indicó en RPP que tanto él como las autoridades de Puente Piedra, Comas, Independencia y Santa Rosa buscan con este acuerdo tener un mayor control de los espacios en sus calles y hacer un llamado al Ejecutivo, para implementar la misma medida en casos de estado de emergencia.¹¹

Por ejemplo, la ordenanza en Independencia establece multas de hasta una Unidad Impositiva Tributaria (UIT), equivalente a más de 5,000 soles, para quienes infrinjan esta medida, y además contempla la posibilidad de inmovilizar la motocicleta en el depósito municipal. Estas ordenanzas son parte de un esfuerzo coordinado en distritos de Lima Norte para reducir delitos como el sicariato y la extorsión.¹²

⁸ <https://rpp.pe/lima/policiales/motocicletas-en-la-mira-de-la-delincuencia-informe-noticia-1512233?ref=rpp>

⁹ <https://iep.org.pe/wp-content/uploads/2024/04/AB-2023-Peru.-Presentacion-23-de-abril-de-2024.pdf>

¹⁰ <https://www.infobae.com/peru/2024/10/15/distritos-de-lima-norte-aprueban-ordenanza-que-prohibe-a-dos-personas-circular-en-una-moto/>

¹¹ <https://rpp.pe/lima/actualidad/ancon-se-suma-a-municipalidades-de-lima-norte-que-aprobaron-ordenanza-para-prohibir-circulacion-de-dos-personas-en-moto-noticia-1592851>

¹² <https://www.infobae.com/peru/2024/10/16/oficializan-ordenanza-que-prohibe-a-dos-personas-circular-en-una-moto-en-independencia-esta-es-la-multa-al-infringir-la-norma/>

En cuanto a la normativa sobre el uso de vehículos menores en el Perú, especialmente en relación con las motocicletas, la Ley N° 27189 y el Decreto Supremo N° 055-2010-MTC definen vehículos menores como aquellos de tres ruedas, excluyendo a las motocicletas. Así en lo referente a la seguridad ciudadana, la Ley 27933 y el Decreto Legislativo N° 1216 buscan fortalecer la supervisión y control de vehículos por la Policía Nacional para prevenir delitos en el ámbito de tránsito y transporte.

Tomando en cuenta la normativa citada, se hace necesario que el Estado considere restringir el uso de motocicletas lineales para mejorar la seguridad ciudadana, aunque esta medida podría impactar derechos constitucionales, como el libre tránsito y el derecho a la propiedad; para lo cual la propuesta plantea excepciones para policías, bomberos, seguridad privada, familiares, entre otros.

La Constitución considera la dignidad humana como el fundamento de todos los derechos, imponiendo al Estado obligaciones de protección y promoción de la dignidad y seguridad de las personas. Entre estos derechos se destacan el derecho a la vida, a la paz, a la tranquilidad y a un ambiente adecuado para el desarrollo, los cuales el Estado está obligado a salvaguardar. El deber del Estado peruano de promover el bienestar y mantener el orden interno mediante el trabajo de la Policía Nacional, encargada de prevenir y combatir la delincuencia.

Teniendo en cuenta el deber del Estado, es que este proyecto de ley propone un balance positivo entre los costos de implementación y los beneficios de una reducción significativa en la delincuencia relacionada con el uso de motocicletas.

II. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente propuesta legislativa no irroga gastos adicionales al Estado en la medida que busca fortalecer la lucha contra la inseguridad ciudadana.

Por el contrario, esta iniciativa tiene como beneficios los siguientes:

- **Reducción del Crimen:** El beneficio principal es la reducción esperada de delitos cometidos utilizando motocicletas, que son un medio de transporte preferido por delincuentes en situaciones de robo al paso o sicariato.
- **Aumento de la Seguridad Ciudadana:** La percepción de seguridad en la población aumentará al observar medidas más estrictas que limiten la movilidad de los delincuentes en motocicletas.
- **Registro de Conductores:** La creación de un registro de conductores que trasladan acompañantes en motocicletas permite un mayor control y supervisión, lo que puede disuadir actividades delictivas.

- **Facilidad de Implementación Tecnológica:** Al implementar una plataforma digital para registrar a los conductores y acompañantes, se facilita la identificación rápida y eficiente de personas que utilicen motocicletas, apoyando a las autoridades locales en la vigilancia.

Como parte de los costos del proyecto de ley se tiene los siguientes:

Costos para el Estado:

- **Implementación de la Plataforma Digital:** Se requiere una inversión inicial para crear, mantener y asegurar la operatividad de una plataforma de registro de acompañantes de motocicletas. Este costo recaerá principalmente en los gobiernos locales y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.
- **Capacitación del Personal:** Será necesario capacitar al personal de las autoridades locales y a la policía en el uso de la plataforma digital, así como en la supervisión y control de la aplicación de esta medida.

Costos para los Ciudadanos:

- **Limitación de Movilidad:** Los ciudadanos que se vean restringidos por esta medida, particularmente en zonas bajo estado de emergencia, pueden enfrentar inconvenientes en su vida diaria, como no poder trasladarse fácilmente en motocicletas con un acompañante, por ello la propuesta legislativa establece la posibilidad del registro.
- **Sanciones Económicas:** Aquellos que infrinjan la ley serán multados, lo que podría generar un impacto económico considerable en personas de escasos recursos.

Dentro de los impactos que podemos citar respecto del proyecto de Ley tenemos los siguientes:

Impacto social

- **Prevención del Delito:** Al restringir el uso de motocicletas en zonas específicas, la ley busca disuadir actividades criminales y brindar una mayor sensación de seguridad.
- **Protección de Grupos Vulnerables:** La ley contempla excepciones para personal de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional, bomberos y servicios esenciales, garantizando que la medida no afecte la labor de aquellos que desempeñan funciones críticas.

Impacto Económico

- **Multas y Sanciones:** La imposición de sanciones progresivas, que incluyen multas económicas, puede generar ingresos adicionales que

pueden ser destinados a mejorar la infraestructura de seguridad ciudadana en las zonas afectadas.

- **Inversión en Tecnologías de Seguridad:** El costo de la implementación tecnológica para el registro digital puede ser compensado por la reducción en los costos relacionados con la delincuencia, como los recursos necesarios para investigaciones criminales o intervenciones policiales.

III. IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

En el Perú, el aumento de la delincuencia está asociado en gran parte al uso de motocicletas por delincuentes que realizan asaltos o crímenes. Esta ley busca combatir este problema limitando el uso de motocicletas con acompañantes en distritos declarados en estado de emergencia.

La prohibición se aplica exclusivamente en áreas bajo estado de emergencia, lo cual asegura que se enfoque en zonas con mayores niveles de delincuencia, maximizando su impacto en la reducción de crímenes relacionados con el uso de motocicletas.

La ley es sostenible en la medida en que se implementen correctamente las plataformas de registro digital y se capacite al personal encargado de la supervisión. Con un enfoque progresivo de sanciones, se promueve el cumplimiento antes de aplicar medidas severas como la inhabilitación para conducir.

VI. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

El presente proyecto se encuentra enmarcado en lo establecido en la Políticas 7° del Acuerdo Nacional, referida a la Erradicación de la Violencia y Fortalecimiento del Civismo y de la Seguridad Ciudadana y 9° Política de Seguridad Nacional.

Asimismo, se encuentra enmarcado en lo establecido en las Políticas 7° de la Agenda Legislativa para el período anual de sesiones 2023-2024, referida a la Erradicación de la Violencia y Fortalecimiento del Civismo y de la Seguridad Ciudadana y 9° Política de Seguridad Nacional.