



**LEY CONTRA EL USO DE PASAMONTAÑAS
Y DERIVADOS EN EL TRANSPORTE DE
VEHÍCULOS MENORES**

Los Congresistas de la República que suscriben, miembros del **GRUPO PARLAMENTARIO ACCIÓN POPULAR**, por intermedio del Vocero Titular, Congresista ELVIS HERNÁN VERGARA MENDOZA, en uso de su facultad de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política y los artículos 22° inciso c), 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República; proponen el siguiente:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República;

Ha dado la siguiente Ley:

**LEY CONTRA EL USO DE PASAMONTAÑAS Y DERIVADOS EN EL TRANSPORTE DE
VEHÍCULOS MENORES**

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer restricciones al uso de pasamontañas y derivados por parte de los conductores o pasajeros de vehículos menores.

Artículo 2.- Inclusión del numeral 5.4 al Artículo 5 del Decreto Legislativo N°1216.

Inclúyase el numeral 5.4 al Artículo 5 del Decreto Legislativo N°1216 "Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte", quedando de la siguiente manera:

"Artículo 5.- Uso de implementos de seguridad e identificación en vehículos menores

5.1 Los conductores y pasajeros de motocicletas utilizan cascos de seguridad conforme a las especificaciones técnicas previamente establecidas, así como chalecos distintivos que lleven impreso el número de placa del vehículo. Asimismo, debe instalarse la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo que permita su identificación a través de los sistemas de control electrónico vehicular.

5.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece las especificaciones técnicas para el uso de los cascos de seguridad, el chaleco, así como las restricciones o limitaciones.

5.3 El uso de la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo, así como el uso de los cascos de seguridad y los chalecos distintivos, serán exigibles vencidos los plazos de 60 días y 90 días hábiles, respectivamente, contados a partir de la publicación del reglamento del presente decreto legislativo.

5.4 La Policía Nacional del Perú realizará las acciones de fiscalización garantizar la prohibición del uso de pasamontañas u otros derivados contrarios al casco de seguridad y sus especificaciones técnicas.



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/02/2025 14:22:34-0500

DIPOSICIÓN FINAL

ÚNICA.- Aplicación de la Ley



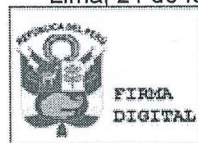
Firmado digitalmente por:
LOPEZ UREÑAILICH FREDY
FIR 42834886 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/02/2025 13:02:29-0500

La ley entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Bvis
Heman FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/02/2025 18:31:17-0500

Lima, 21 de febrero de 2025.



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/02/2025 14:16:58-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Bvis
Heman FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/02/2025 18:31:28-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/02/2025 12:16:15-0500



Firmado digitalmente por:
DOROTEO CARBAJO Raul
Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/02/2025 11:39:41-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. DESARROLLO

De acuerdo con un reportaje del diario el Comercio, desde finales de 1973, los asaltos y robos en motocicleta experimentaron un crecimiento exponencial en Lima. Aunque se creía que la delincuencia aumentaba durante las festividades de fin de año, la situación alcanzó un punto crítico en los primeros días de enero de 1974, llevando a las autoridades policiales a implementar redadas en la ciudad. El 3 de enero de ese mismo año marcó el inicio de este sistema de control policial.

Además, el portal informativo Ojo Público reportó que el parque automotor de Perú ya acumula más de 3 millones de motocicletas y mototaxis. Entre 2019 y 2023, la cantidad de accidentes fatales en los que estuvieron involucradas motos lineales aumentó 48,4%, según la Policía Nacional del Perú. Asimismo, de 2019 a 2022, la incidencia de delitos cometidos por atacantes motorizados creció, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística e Informática.

Basado en información del Instituto Nacional de Estadística (INEI), muestra que la presencia de estos vehículos menores que participaron en hechos delictivos creció 5,7 puntos porcentuales entre 2019 y 2022. De la misma manera, el portal Ojo Público reportó que si se hace un aproximamiento por región respecto al empleo de motos por parte de los delincuentes, Madre de Dios alcanzó una incidencia de 45,2% en 2022.

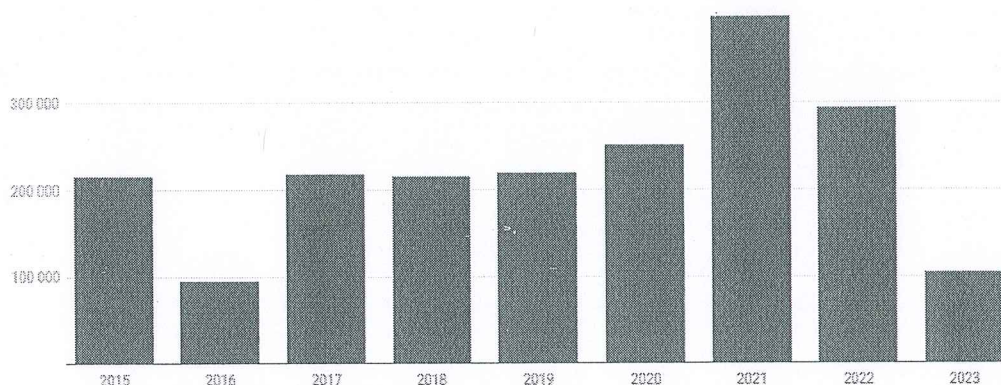
Entre las más afectadas ese año también se encontraban Lambayeque (25,9%), Cajamarca (22%) y Piura (21%), de acuerdo con las víctimas entrevistadas en la Encuesta Nacional de Programas Presupuestales (Enapres) del INEI. La evolución de estos indicadores coincide con un cambio significativo: entre enero de 2019 y noviembre de 2023 ingresaron al país 1'255.957 motos, según información de aduanas. En Perú, las importaciones de motocicletas aumentaron significativamente en 2021, de acuerdo con 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.

Importaciones de motocicletas al Perú (2015-2023*)

En estos años, el pico de importaciones de motocicletas al Perú se dio en 2021, con 398.909 unidades, un aumento del 58% respecto al año anterior.



*Información a noviembre de 2023.

Gráfico: OjoPúblico • Fuente: Sunat • Descargar los datos • Creado con Datawrapper

Las cifras oficiales comprueban el ascenso en esta modalidad criminal: de 2019 a 2022 aumentó en 5,7 puntos porcentuales el uso de motocicletas en actividades delictivas.

Según la Enapres, en 2019, 17.096 personas respondieron haber sufrido algún hecho delictivo o intento. De ellas, el 6,51% (1.113) refirió que el mismo implicó el uso de una moto. Esta proporción creció para 2022. Entonces, 13.315 personas dijeron haber sufrido un hecho delictivo y el 12,16% (1.619) adujo que este fue realizado empleando una moto.

Pero fue en 2021 cuando hubo un mayor crecimiento de los hechos delictivos en moto respecto al año anterior: de 7,72% (780), en 2020, se pasó a 11,61% (1.216), coincidiendo con el pico más alto en la importación y ventas de motocicletas.

En todos estos años, la región que ha tenido los porcentajes más altos de víctimas de delincuentes en motocicleta ha sido Madre de Dios (entre 30,7% y 49,5% de las víctimas). En el mismo periodo, otras regiones con alta incidencia de este problema fueron: Lambayeque,

Cajamarca, Piura, Tumbes y Loreto.

Porcentaje de víctimas de delitos en moto (2019-2022)

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.

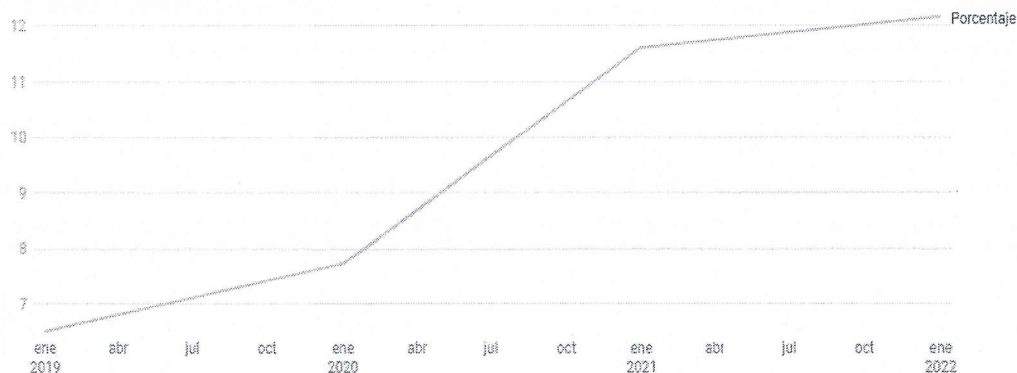


Gráfico: GJS Pùblico • Fuente: INEI • Descargar los datos • Creado con Datawrapper

En otras palabras si, para el primer año, el 6,5% de las personas de 15 años o más de zonas urbanas que habían sufrido algún delito o intento del mismo identificaban a un atacante en motocicleta, esa proporción creció a 12,2% en el último año revisado.

Si bien la motocicleta se ha convertido en un recurso para la perpetración de hechos delictivos, durante los últimos años se ha venido sumando el uso del "pasamontañas". El pasamontaña data del siglo XIX, originalmente llamada así por la Batalla de Balaclava durante la Guerra de Crimea. Los soldados las llevaban para mantenerse calientes en condiciones invernales severas, y su uso práctico rápidamente se extendió más allá del ámbito militar.

A lo largo de las décadas, las pasamontañas han pasado de ser una prenda esencial de invierno a un ítem controvertido asociado con diversos movimientos culturales y políticos. En tiempos modernos, se han vinculado a protestas y actividades delictivas, lo que ha llevado a un aumento de la atención por parte de los legisladores.¹

El cambio en la percepción comenzó durante la segunda mitad del siglo XX, particularmente en

¹ <https://crateclub.com/es/blogs/carga/are-balaclavas-illegal-understanding-the-legal-landscape?pb=0>

el contexto de protestas políticas y manifestaciones. El uso de pasamontañas por manifestantes enmascarados generó preocupaciones entre las fuerzas del orden sobre la seguridad pública, lo que llevó a una reevaluación de la legalidad de la prenda en espacios públicos.

En el Perú, esta situación ha ido en crecimiento, lo que ha afectado el libre tránsito de los ciudadanos, afectando sus derechos.

2. MARCO NORMATIVO

- a. Constitución Política del Perú
- b. Decreto Legislativo N°1216 "Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte"

3. ANÁLISIS DE IMPACTO CUANTITATIVO Y/O CUALITATIVO DE LA NORMA

La aprobación de este proyecto de ley no dará lugar a gastos adicionales al erario nacional, ya que las entidades públicas involucradas actuarán en el marco de sus competencias puesto que se trata de fiscalizar el uso correcto de los cascos de seguridad y la prohibición del uso de pasamontañas u otros derivados en el transporte motorizado.

4. ANALISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN

La presente Ley, no vulnera la normativa nacional, puesto que fortalece la fiscalización en el uso correcto de los cascos de seguridad y la prohibición del uso de pasamontañas u otros derivados en el transporte motorizado.

5. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y EL ACUERDO NACIONAL

La propuesta legal se realiza en cumplimiento del cuarto objetivo, Estado eficiente, transparente y descentralizado, del Acuerdo Nacional, suscrito el 22 de julio de 2002. En particular, se refiere a la política de Estado 7, Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la

seguridad ciudadana. Con este objetivo el Estado: (a) consolidará políticas orientadas a prevenir, disuadir, sancionar y eliminar aquellas conductas y prácticas sociales que pongan en peligro la tranquilidad, integridad o libertad de las personas así como la propiedad pública y privada; (b) propiciará una cultura cívica de respeto a la ley y a las normas de convivencia, sensibilizando a la ciudadanía contra la violencia y generando un marco de estabilidad social que afiance los derechos y deberes de los peruanos; (c) pondrá especial énfasis en extender los mecanismos legales para combatir prácticas violentas arraigadas, como son el maltrato familiar y la violación contra la integridad física y mental de niños, ancianos y mujeres; (d) garantizará su presencia efectiva en las zonas vulnerables a la violencia; (e) fomentará una cultura de paz a través de una educación y una ética públicas que incidan en el respeto irrestricto de los derechos humanos, en una recta administración de justicia y en la reconciliación; (f) desarrollará una política de especialización en los organismos públicos responsables de garantizar la seguridad ciudadana; (g) promoverá los valores éticos y cívicos de los integrantes de la Policía Nacional, así como su adecuada capacitación y retribución; (h) promoverá un sistema nacional de seguridad ciudadana en la totalidad de provincias y distritos del país, presidido por los alcaldes y conformado por representantes de los sectores públicos y de la ciudadanía.