



**LEY QUE PROPONE CANCELAR EN
FORMA DEFINITIVA LICENCIA DE
CONducIR E INHABILITAR AL
CONDUCTOR QUE COMETE DELITO
UTILIZANDO VEHÍCULO
MOTORIZADO Y SE ESTABLECE
DISPOSICIONES PARA
FORTALECER LA PROMOCIÓN Y
CAPACITACIÓN EN NORMAS DE
SEGURIDAD VIAL EN LA
CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETA**

Los Congresistas de la República que suscriben, integrantes del GRUPO PARLAMENTARIO FUERZA POPULAR, a iniciativa de la congresista **JENY LUZ LÓPEZ MORALES**, en uso de las facultades de iniciativa legislativa previsto en los artículos 102° numeral 1), y 107° de la Constitución Política del Perú, y en los artículos 22° inciso c), 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, ponen a consideración el siguiente

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la siguiente Ley:

FORMULA LEGAL

**LEY QUE PROPONE CANCELAR EN FORMA DEFINITIVA LICENCIA DE
CONducIR E INHABILITAR AL CONDUCTOR QUE COMETE DELITO
UTILIZANDO VEHÍCULO MOTORIZADO Y SE ESTABLECE
DISPOSICIONES PARA FORTALECER LA PROMOCIÓN Y CAPACITACIÓN
EN NORMAS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CONDUCCIÓN DE
MOTOCICLETA**

Artículo 1. Finalidad de la ley

La presente Ley tiene la finalidad de establecer el marco legal para cancelar en forma definitiva la licencia de conducir e inhabilitar definitivamente al conductor que comete delito utilizando vehículo motorizado; asimismo, se establece disposiciones para fortalecer la promoción y capacitación en normas de seguridad vial en la conducción de motocicleta y se establece el día nacional del motociclista en el Perú.

Artículo 2. Modificación del literal k) al numeral 26.1 del artículo 26 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Incorpórese el literal k) al numeral 26.1 del artículo 26 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, con la siguiente redacción:

***"Artículo 26.** Sanciona, medidas preventivas, medidas correctivas y medidas provisionales respecto de las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre y de sus servicios complementarios.*

26.1. Las sanciones por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre, y de sus servicios complementarios, son las siguientes:

a) (...)

~~**k) Cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva al conductor cuando utiliza el vehículo motorizado en contravención de la seguridad y protección de la comunidad en su conjunto y/o es utilizado para cometer un delito o faltas contra el patrimonio.**~~

Artículo 3. Promoción de la educación vial en el uso de la motocicleta

3.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones el Ministerio de Educación, a través de las instituciones educativas y privadas de todo el territorio nacional, realizarán actividades promocionales de educación vial con la finalidad de que los alumnos conozcan el uso adecuado de las normas de tránsito aplicables en la conducción de motocicleta

3.2. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los Gobiernos Regionales y los gobiernos locales, promueven jornadas de sensibilización del uso adecuado de las normas de tránsito aplicables en la conducción de la motocicleta, como medio de transporte eficiente y sostenible ambientalmente en lo que corresponde.

3.3 En las zonas rurales los gobiernos locales priorizan la señalización de las vías y puntos de referencia para el tránsito de motocicletas.

Artículo 4. Implementación progresiva de estacionamientos para motocicletas

Las entidades públicas y privadas adecúan sus espacios para estacionamiento de motocicletas, en una proporción al diez por ciento del área que destinan a los vehículos automóviles, en un plazo no mayor de dos años de la publicación de la presente ley.

Artículo 5. Día Nacional del Motociclista en el Perú.

Declárese al primer domingo del mes de diciembre de cada año como el Día Nacional del Motociclista en el Perú, debiendo los organismos públicos y privados realizar actividades para promover conciencia al cumplimiento a las normas de tránsito y seguridad vial en el uso de la motocicleta.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. De la reglamentación.

El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, reglamentará la presente Ley en un plazo no mayor de treinta días hábiles de publicada la ley.



Firmado digitalmente por:
HUAMAN CORONADO Raul FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/03/2025 17:03:24-0500



Firmado digitalmente por:
LÓPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/03/2025 10:21:07-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RUIZ Victor
Seferino FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/03/2025 18:18:21-0500

Lima 26 de febrero de 2025



Firmado digitalmente por:
REVILLA VILLANUEVA Cesar
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/03/2025 15:50:44-0500



Firmado digitalmente por:
ALEGRIA GARCIA Luis
Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/03/2025 13:19:18-0500



Firmado digitalmente por:
RAMIREZ GARCIA Tania
Estefany FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/03/2025 14:31:53-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/03/2025 18:38:07-0500



Firmado digitalmente por:
BARBARAN REYES Rosangella
Andrea FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/03/2025 18:21:42-0500

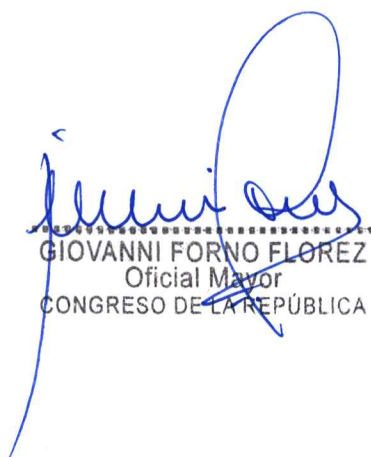


CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **10** de **marzo** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 10465/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



.....
GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PROBLEMA PÚBLICO

En Perú, el uso de la motocicleta viene creciendo en forma acelerada, siendo empleado como transporte alternativo para solucionar el problema del alto tráfico en las zonas urbanas del país, para actividades de mensajería, servicios de seguridad ciudadana por la PNP y serenazgo; así como, en actividades recreativas, deporte y motoviajes que generan turismo en el interior y exterior del país.

De acuerdo con el *"Poder Ejecutivo, en el año 2023, en el Perú, se vendieron alrededor de 228 mil unidades, lo que significó un promedio mensual de 19 mil motos, para el año 2024 bordeó las 230 mil unidades vendidas"*¹, pero éste crecimiento desordenado del parque automotor de motocicletas, clasificados como categoría L3 en el anexo I del Decreto Supremo 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de vehículos; este tipo de vehículo, en muchos casos vienen transgrediendo lo establecido en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, provocando accidentes de tránsito y daños a la persona o propiedad privada, como consecuencia de no respetar la luz roja o al transitar por la vereda, que es vía destinada al uso exclusivo para peatones, al estacionar en los derechos de paso peatonal o calzada, al realizar maniobras temerarias al conducir, al no respetar el carril de tránsito, manejar con excesiva velocidad en zonas urbanas y, lo más grave, en los últimos años, se está utilizando la motocicleta para cometer ilícitos penales graves, situación que amerita establecer medidas correctivas y sanciones.

Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) "El parque vehicular (acumulado) para el año 2023 nos muestra, que la cantidad de motocicletas

¹ Publicado en la página web del diario oficial El Peruano, con el título "Economías sobre ruedas: motos y mototaxis" con fecha 19.02.2024.

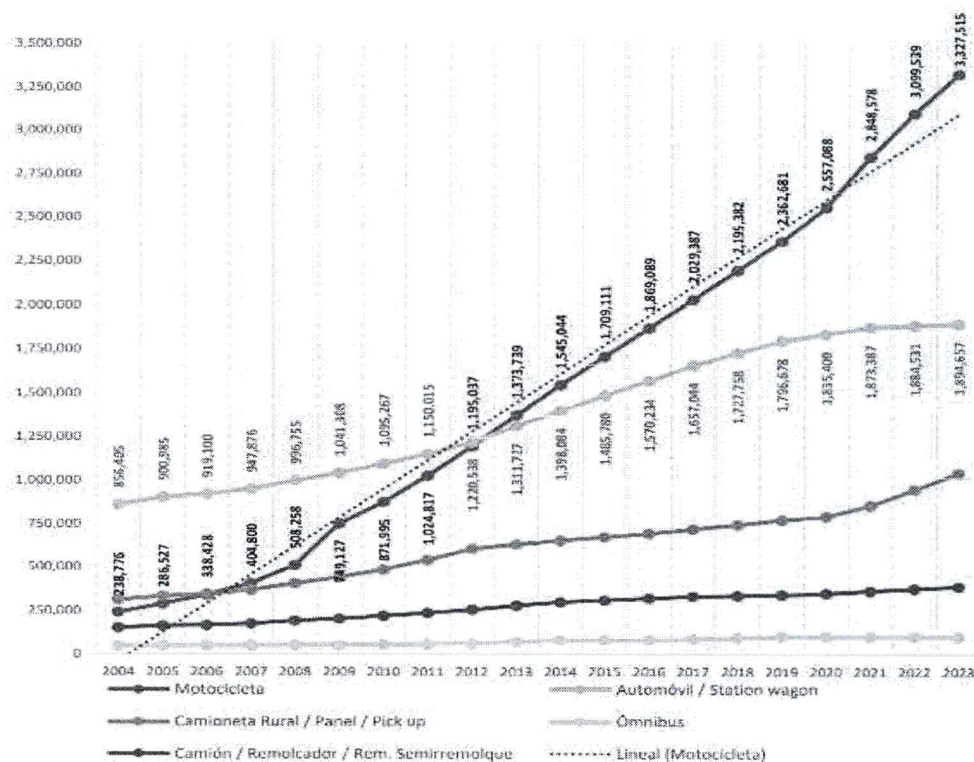
<https://www.elperuano.pe/noticia/236206-economia-sobre-ruedas-motos-y-mototaxis>)

registradas es de 3,327,515 demostrando que desde el 2010 la cantidad de motocicletas ha crecido en 281.6%, tal como se verifica en el gráfico de abajo².

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Dirección de Seguridad Vial

Gráfica 1. Parque automotor circulante por clase de vehículo, 2004 - 2023, a nivel nacional



Fuente: Superintendencia Nacional de Registros Públicos - SUNARP y Asociación Automotriz del Perú - AAP
Elaboración: Dirección de Seguridad Vial

1.1. USO DE MOTOCICLETAS PARA ACTOS ILÍCITOS.

El 11 de diciembre de 2024 se publicó la Ley 32184, Ley que modifica la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre³, en cuyos antecedentes legislativos se revisó el dictamen recaído en el proyecto de Ley 7477/2023, que

² Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Informe de Siniestralidad de Tránsito con Motocicletas 2023. Publicado el 16 de enero de 2025, cuyas cifras y gráficos con tomados para sustentar la propuesta. <https://www.onsv.gob.pe/post/informe-de-siniestralidad-de-transito-con-motocicletas/>

³ Ley que modifica la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, para fortalecer la identificación visual de los vehículos menores motorizados de la Categoría L con cambios de características de su Placa Única Nacional de Rodaje, publicado en el diario oficial El Peruano el miércoles 11 de diciembre de 2024.

propuso fortalecer la identificación visual de los vehículos menores motorizados categoría L, en donde se manifestó que:

"en el año 2019, casi 17,000 personas expresaron haber sufrido algún hecho delictivo o intento. Del total de ellos, el 6.51% (1,113) refirió que el mismo implicó el uso de una moto por parte del malhechor. Esta proporción creció para el 2022, donde 13,315 personas dijeron haber sufrido un hecho delictivo y el 12,16% (1,619) adujo que este fue realizado empleando una moto. Sin embargo, fue en el año 2021 donde se presentó un mayor crecimiento de los hechos delictivos en moto respecto al año anterior: 7,72% (780), en 2020, pasó a 11,61% (1,216), coincidiendo con el pico más alto en la importación y ventas de motocicletas.

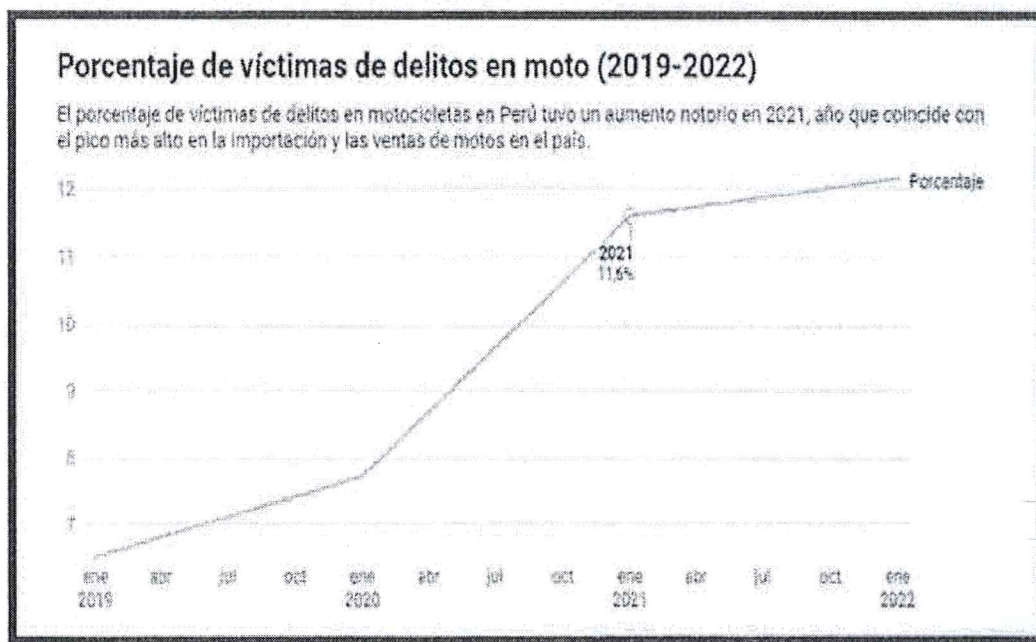
El sistema de Denuncias de la Policía Nacional del Perú, señaló que entre el año 2020 y 2021 se cometieron cerca de 72.850 hurtos agravados y 72.303 robos agravados en el país. De estos delitos, el 59% fueron perpetrados por delincuentes que se desplazaban en motos lineales. Por otra parte, el índice de criminalidad, seguridad ciudadana y violencia del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), en el primer trimestre de 2023, se registró un aumento del 37.1% en el robo de motocicletas y del 17.5% en el hurto de mototaxis, en comparación con el mismo periodo del año anterior. En un estudio de la CAF a nivel de América Latina, se identificó que los oficios de los usuarios y de las motocicletas, las consideran como una herramienta principal de trabajo, donde se evidenciaron tres categorías: Conductor de mototaxi (58%), mensajería (24%), repartidor de domicilio (18%).⁴

Tal como verifica en el gráfico de abajo:

⁴ Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 7477/2023-CR, con texto sustitutorio, que propone la Ley que fortalece la identificación visual de los vehículos menores motorizados categoría L, que establece el cambio de características de su placa única de rodaje, en punto IV análisis de la iniciativa legislativa, acápite 4.1. fundamentos del proyecto de ley materia de estudio, página 6 y 7, aprobado por unanimidad por la comisión de Transportes y Comunicaciones, el 03 de junio de 2024, datos y gráfico que utilizamos. Posteriormente se publicó la Ley 32184.

GRÁFICO 03

PORCENTAJE DE VÍCTIMAS DE DELITOS PERPETRADOS EN MOTO (2019 – 2022)



Fuente: Sistema de Denuncias de la Policía Nacional del Perú (2023)

Para contrarrestar y sancionar el uso de las motocicletas en cometer delitos de robo, hurto, extorsión u faltas contra el patrimonio, se propone considerar estos hechos como infracción a la normas tránsito, en consistencia al artículo 3 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, donde establece que *“la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto”*⁵

En ese sentido se Incorpora el literal k) al numeral 26.1 del artículo 26 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre:

⁵ Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Artículo 3. Del Objetivo de la acción estatal

La acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

"Artículo 26. Sanciona, medidas preventivas, medidas correctivas y medidas provisionales respecto de las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre y de sus servicios complementarios.

26.1. Las sanciones por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre, y de sus servicios complementarios, son las siguientes:

a) (...)

k) Cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva del conductor, cuando el portador de la licencia de conducir utiliza el vehículo motorizado en contravención a la seguridad y protección de la comunidad en su conjunto y/o es utilizado para cometer un delito o faltas contra el patrimonio"

De esta forma, se neutralizará el mal uso de la licencia de conducir y evitará que el futuro el delincuente acceda la a licencia de conducir por estar inhabilitado en forma definitiva y registrado los motivos de la sanción.

1.2. PROMOCIÓN DE LA EDUCACIÓN VIAL EN EL USO DE LA MOTOCICLETA

1.2.1. Sobre las reglas de tránsito y seguridad vial.

En muchos casos y forma deliberada los conductores de motocicleta transgreden las reglas de tránsito y seguridad vial a diario, con lamentable permisibilidad de las autoridades de tránsito, sea por desidia o desconocimiento de las normas de tránsito referidos a motocicletas, contexto que amerita establecer acciones para fortalecer capacidades en los funcionarios vinculados al tránsito terrestre y sensibilizar a población puesto que los conductores de motocicletas no poseen las habilidades adecuadas para conducir ni el conocimiento de los riesgos y reglas de tránsito establecido en el Reglamento Nacional de tránsito, manejo defensivo y seguridad vial, para ordenar el tránsito terrestre y disminuir la siniestralidad en cumplimiento a la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 – 20230, aprobado por Decreto Supremo N° 009-

2023-MTC⁶, en dicho documento se advierte una debilidad institucional de seguridad vial, entre otras cosas, por falta de articulación en acciones y estrategias para atender el problema público de forma sistémica, por el alto nivel de complejidad y carácter multisectorial que implica a distintas entidades públicas de sectores como transporte, salud, educación, interior, entre otros.

Ante la falta de dichas acciones de control, es común ver a diario cientos de motocicletas (categoría L1, L3) transitar con luz apagada por la red vial nacional, departamental o regional, incluso en situaciones que la luz natural es insuficiente o las condiciones de visibilidad lo amerite, a pesar de existir obligación de conducir con la luz baja encendida, establecido en los artículos 152 y 153 del Decreto Supremo N° 025-2011-MTC⁷.

La Asociación Civil Movemos, en una presentación publicada, manifiesta que *"La conducción negligente por parte de un grupo de motociclistas, caracterizados por el exceso de velocidad, la falta de respeto a las señales de tránsito, la invasión de veredas y el uso frecuente de este vehículo para actividades delictivas, ha generado temor en los peatones y una percepción negativa generalizada hacia los motociclistas"*. Esto refuerza la creciente percepción de inseguridad y desmotiva la caminata de las personas teniendo un impacto negativo en el comercio y la vida social en las ciudades, percepción que se corrobora en la encuesta realizada por IPSOS donde *"se manifiesta que más del 50% de peruanos considera que los motociclistas no respetan las normas de tránsito y el 46% indicó sentir miedo y desconfianza cuando observan este vehículo cerca. Ambas infracciones proyectan percepciones marcadas principalmente por*

⁶ Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 -2030, aprobado por Decreto Supremo N° 009-2023-2030-MTC, que aprueba la "Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 - 2030" de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
<https://www.onsv.gob.pe/post/politica-nacional-multisectorial-de-seguridad-vial-2023-2030/>

⁷ Decreto Supremo N° 025-2011-MTC, Decreto. Supremo que modifica el Texto Único ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC Artículo 152. Encendido de Luces

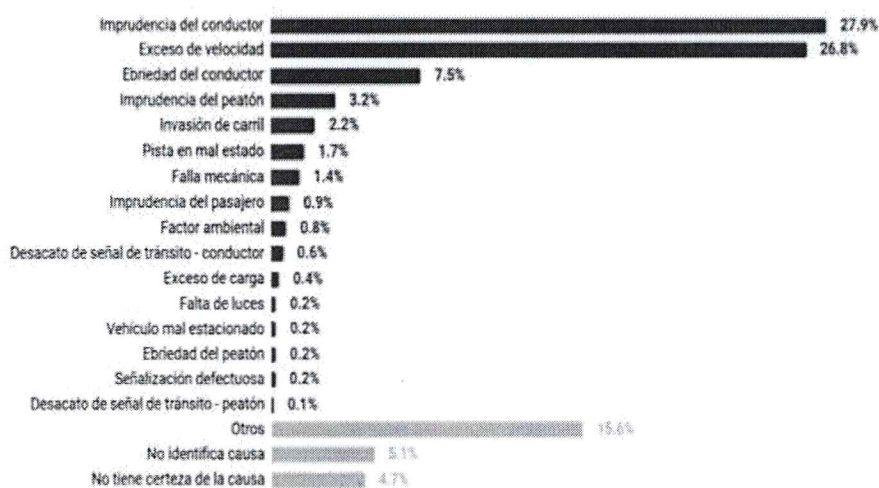
Los vehículos deben circular en las vías públicas, con las luces encendidas, cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo ameriten.

En la red vial nacional y departamental o regional, los vehículos deben circular con las luces bajas encendidas durante las veinticuatro (24) horas.

mujeres y en Lima. En la región Oriente la percepción de la motocicleta es percibida como una herramienta de trabajo y es respaldado por el 58% de las personas, por lo que, en una de sus recomendaciones establece, que es esencial educar a los motociclistas y a otros usuarios de la vía respecto a la seguridad vial y las responsabilidades que tiene cada uno en la vía. Ello debe complementarse con el desarrollo de campañas de sensibilización que resalten el alto riesgo de conducir motocicletas sin disponer de las medidas necesarias para una movilidad segura⁸, consignamos dos gráficos publicados por Asociación MOVEMOS relacionada a las principales causas de siniestralidad en el país:

Principales causas de siniestros en el país

Causas de los siniestros viales en Perú (2022)



Fuente: PNP, 2022

En el 2022, la imprudencia del conductor y el exceso de velocidad han sido las causas principales de siniestros en el país y llegan a sumar entre ambas más de la mitad de los casos. Las causas siguientes no superan el 10% cada una.



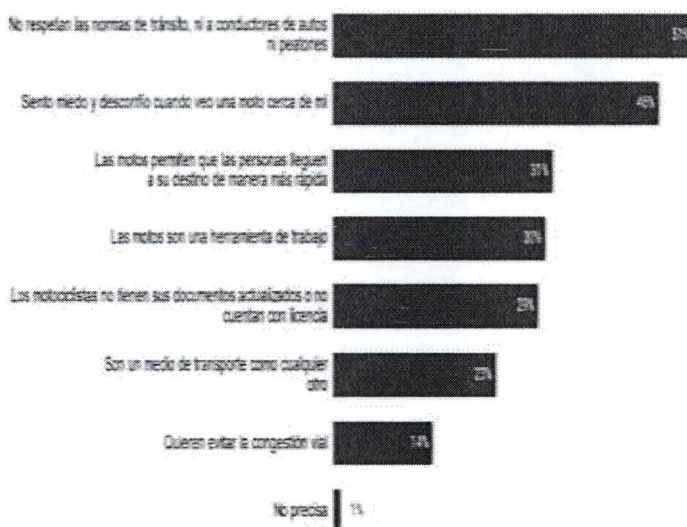
⁸ Presentación de la Asociación MOVEMOS – VINCI, en donde se indica que los resultados de estudio de percepción sobre las principales causas de siniestralidad de motocicletas, fue realizado por IPSOS, entre el 10 y 11 de agosto de 2023, que es de propiedad de la Asociación MOVEMOS.

[https://movemos.pe/uploads/Reporte-sobre-motocicletas-Asociacion-](https://movemos.pe/uploads/Reporte-sobre-motocicletas-Asociacion-MOVEMOS.pptx.pdf)

[MOVEMOS.pptx.pdf](https://movemos.pe/uploads/Reporte-sobre-motocicletas-Asociacion-MOVEMOS.pptx.pdf)

51% de peruanos opina que los motociclistas no respetan las normas de tránsito ni a otros usuarios

¿Cuáles son sus opiniones sobre las motos y motociclistas en las calles cuando usted se moviliza (ya sea caminando, manejando o viajando en algún vehículo)?



Fuente: IPSOS (Agosto 2023). BASE: Todo los entrevistados (Perú). Pregunta de respuesta múltiple. Elaboración: Asociación MOVEMOS

Las dos principales opiniones sobre las motos son que sus conductores incumplen las normas de tránsito, y que les genera temor y desconfianza cuando ve una motocicleta cerca. Sin embargo, un 30% las ve como una herramienta de trabajo.



Se observa del estudio, cifras preocupantes, donde la siniestralidad es generado por error humano, como imprudencia del Conductor con un 27.9%, exceso de velocidad 26.8%, ebriedad del conductor 7.5%, imprudencia del peatón 3.2%, invasión de carril 2.2%, estas cifras han generado una percepción negativa donde el 51% de peruanos opina que los motociclistas no respetan las normas de tránsito ni otros usuarios.

Situación que obliga a proponer alternativas específicas para contribuir a solucionar el problema público mediante la sensibilización y capacitación en seguridad vial.

1.2.2. Solución al problema Público.

Evaluado las cifras del observatorio Nacional de Seguridad Vial y estudios de asociaciones especializadas en transporte terrestre de motocicletas, se verifica el problema público de siniestralidad y un alto incumplimiento a las normas de tránsito y seguridad vial, por el 51% de motociclistas, por

lo que es necesario establecer programas de formación a los servidores públicos para fortalecer capacidades en conocimiento de normas de tránsito y seguridad vial para operativizar el nivel de fiscalización e instruir y sensibilizar a la población (motociclistas) en prácticas de manejo responsable que fomenten el respeto a las normas de tránsito y seguridad vial.

Con este propósito, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en colaboración con las instituciones educativas públicas y privadas y en coordinación con los gobiernos subnacionales, llevarán a cabo actividades de promoción de la educación en seguridad vial. El objetivo es que la comunidad educativa asimile el uso correcto de las normas de tránsito relacionadas con la conducción de motocicletas.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los Gobiernos Regionales y los gobiernos locales, promoverán jornadas de sensibilización del uso adecuado de las normas de tránsito aplicables en la conducción de la motocicleta, como medio de transporte eficiente y sostenible ambientalmente en lo que corresponde, y en zonas rurales los gobiernos locales priorizan la señalización de las vías y puntos de referencia para el tránsito de motocicletas. Asimismo, las instituciones públicas y privadas proveen espacios o zonas para estacionamiento de motocicletas, que representan el diez por ciento (10%) del área destinado para los automóviles, en un plazo no mayor de dos (02) años de la entrada en vigor la presente ley.

En esa línea, para fortalecer la promoción y capacitación en reglas de tránsito y seguridad vial, proponemos se declare que el primer domingo del mes de diciembre de cada año, como el Día Nacional del Motociclista en el Perú, debiendo los organismos públicos y privados realizar actividades para promover conciencia al cumplimiento a las normas de tránsito en el uso de la motocicleta, en el marco de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 – 2030, aprobado por Decreto Supremo N° 009-2023-MTC, en consistencia con lo establecido en el Anexo B-1: Matriz de articulación de Planes 2024 – 2030 (Aprobado por

R.M N°1789-2023-MTC/01) con el PEI 2024-2030 ⁹ con objetivo estratégico de fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte y comunicaciones en el país, con acción Estratégica Sectorial para reducir la siniestralidad en los sistemas de transporte y elevar los niveles de seguridad de los servicios de transporte y fomentar una cultura de seguridad vial.

ANEXO B-1: MATRIZ DE ARTICULACIÓN DE PLANES

Articulación del PESEM 2024-2030 (aprobado por R.M. N° 1789-2023-MTC/01) con el PEI 2024-2030

PESEM 2024-2030						PEI 2024-2030			Explicación de la relación causal con OES o AES
Objetivo Estratégico Sectorial (OES)			Acción Estratégica Sectorial (AES)			Objetivo Estratégico Institucional (OES)			
Código	Enunciado	Nombre del Indicador	Código	Enunciado	Nombre del Indicador	Código	Enunciado	Nombre del Indicador	
OES 1	Fortalecer la seguridad de los sistemas de transportes y comunicaciones en el país.	Tasa de Fallecidos en Accidentes de Tránsito por cada 100 mil habitantes	AES 1.1	Generar una cultura de seguridad en los sistemas de transporte y comunicaciones en el país.	Porcentaje de vehículos de transporte terrestre de competencia nacional que registran infracciones por medio electrónico (exceso de velocidad, entre otros).	OEI 05	Elevar los niveles de seguridad de los servicios de transporte para la población.	Tasa de fallecidos en accidentes de tránsito terrestre por cada 100,000 habitantes	Elevar los niveles de seguridad en los sistemas de transportes; y, fomentar una cultura de seguridad, contribuyen en la reducción de la siniestralidad en el país.
					Porcentaje de la población de 6 y más años de edad que usa Internet.	OEI 04	Promover el acceso y uso seguro de los servicios de comunicaciones en beneficio de la población en general.	Porcentaje de la población de 6 años y más que usa Internet.	La promoción para el acceso y uso seguro de los servicios de comunicaciones, bajo una planificación integral, eficiente y una cultura de seguridad adecuada, contribuye en incrementar la competitividad y el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional.
			AES 1.2	Reducir el impacto ambiental generado por los sistemas de transporte y comunicaciones en el país.	Reducción de las emisiones de CO2e producto de la implementación de medidas de mitigación del sector.	OEI 07	Mejorar la gestión ambiental en la implementación de los sistemas de transportes y comunicaciones en beneficio de la población.	Reducción de las emisiones de CO2e producto de la implementación de medidas de mitigación del sector transportes.	La mejora en la gestión ambiental en la implementación de los sistemas de transportes y comunicaciones contribuye en la mejora de la calidad ambiental.
			AES 1.3	Reducir la siniestralidad en los sistemas de transporte en el país.	Tasa de lesionados en siniestros de tránsito por cada 100 mil habitantes.	OEI 06	Elevar los niveles de seguridad de los servicios de transporte para la población.	Tasa de fallecidos en accidentes de tránsito terrestre por cada 100,000 habitantes.	Elevar los niveles de seguridad en los sistemas de transportes; y, fomentar una cultura de seguridad, contribuyen en la reducción de la

⁹ Plan Estratégico Institucional – PEI 2024 – 2030, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, publicado en marzo de 2024, Anexo B-1, Matriz de Articulación de Planes, página 38.

Además, la presente propuesta contribuirá al cumplimiento de los Planes Regionales como desarrollo regional establecidos por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) aprobado mediante Resolución Directoral N° 014-2024-MTC/18, el "Manual para la Elaboración de Planes Regionales y Provinciales de Seguridad Vial", remitido por la Dirección de Seguridad Vial, para fortalecer el planeamiento estratégico de corto y mediano plazo de seguridad vial en el ámbito regional y provincial, asimismo, se coadyuva al logro de los objetivos establecidas en la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030.

1.2.3. Programas de Capacitación

El Ministerio de Educación

Estableció el Programa Nacional de Capacitación de Educación en Seguridad Vial a través del Decreto Supremo N° 008-2009-ED, encargándose a la Dirección de Tutoría y Orientación Educativa su ejecución con apoyo técnico del Consejo Nacional de Seguridad Vial para capacitar en la construcción de ciudadanía a través de la educación en seguridad vial.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Capacita realizando análisis comparativo de la situación actual de la Seguridad Vial, el Plan Nacional de Seguridad Vial, Reglamento de Nacional de Tránsito (Código de Transito), identificación de riesgos en las vías (peatones, pasajeros, conductores, etc.), aspectos legales de atención de emergencias, en coordinación con los gobiernos regionales y locales.

Ministerio del Interior

Capacita y sensibiliza en factores causantes de los accidentes de tránsito, Instrucciones de asignación al control de tránsito (capacitación, control y fiscalización), dispositivos de control de tránsito (señales, semaforización, marcas, prohibiciones en la vía pública), medios y medidas de seguridad en sus dos manifestaciones: Seguridad Activa (sistema de frenado, sistema de dirección, sistema de suspensión, etc.) y Seguridad Pasiva (Cinturón de seguridad, casco, apoyo de cabeza, sistema de retención infantil, etc.)

Ministerio de Salud

Capacita e investiga aspectos relacionados a factores asociados de los accidentes de tránsito (por factores de Alcohol, Sueño, stress, etc.), contaminación ambiental y seguridad vial, primeros auxilios en casos de accidentes de tránsito, etc.

1.2.4. Día del motociclista en el Perú.

La Asociación de Motociclistas del Perú (ASMOPE), en documento ingresado al Despacho Congresal solicitaron se establezca "el Día Nacional del Motociclista en el Perú" manifiestan entre otras cosas *"que la moto lineal en el Perú es de bajo costo de mantenimiento, favoreciendo a los ciudadanos para realizar sus labores y generar turismo a través de clubes de motociclistas que recorren rutas del país visitando distintas actividades turísticas y generando impacto económico en las zonas.*

*Asimismo manifiestan que la motocicleta es una herramienta esencial para los servicios de mensajería y entrega de productos, así como, es utilizado para la seguridad ciudadana por serenazgos y la PNP; por lo que es fundamental educar y concientizar a los usuarios a conducir de manera prudente y responsable, por lo que solicitan mediante ley se instaure el día del motociclista del Perú el primer domingo del mes de diciembre de cada año, con el objeto de promover, difundir la importancia e historia respecto al uso de la motocicleta en el país y como el usuario de este vehículo contribuye al desarrollo de nuestra sociedad en distintos aspectos. Por lo que, es una gran oportunidad para realizar campañas de promoción de la seguridad vial y las reglas de tránsito y reducir la siniestralidad."*¹⁰

1.3. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.

- Proyecto de Ley 7477/2023-CR, Ley que fortalece la identificación de los vehículos menores motorizados, disponiendo la mejora y cambio de las placas únicas de Rodaje. Publicado en el diario oficial El Peruano como Ley N° 32184, Ley que modifica la Ley 27181, Ley

¹⁰ Documento ingresado por la Asociación de Motociclistas del Perú – ASMOPE, www.asmope.com

general de Transporte y Tránsito terrestre, para fortalecer la identificación visual de los vehículos menores motorizados de la categoría L con cambios de características de su Placa Única Nacional de Rodaje

- Proyecto de Ley 9279/2024-GL, Ley que prohíbe la circulación de motos lineales en estado de emergencia e incorpora otras medidas complementarias. Proyecto decretado a la Comisión de Constitución y Reglamento y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones.
- Proyecto de Ley 1478/2021-CR, Ley que establece medidas para la circulación de motos lineales. Proyecto con dictamen aprobado ingresado al Orden del día el 31.07.2024.

II. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El resultado de análisis costo -beneficio, fluye un resultado positivo para la seguridad vial

En el siguiente cuadro detallamos los beneficios y costos identificados en la presenta iniciativa.

Beneficios

Entidad	Efectos Positivos	Sustento
Ciudadanos	Contribuirá —en la seguridad ciudadana, al registrar, cancelar e inhabilitar en forma definitiva la licencia de conducir de personas que utilizan vehículos motorizados para cometer delitos como hurto, robo, extorsión, entre otros.	artículo 3 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, donde establece que "la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud,

		así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto
Estado	Mejorar las evaluaciones de capacidades y aplicación de las normas de tránsito y seguridad vial en funcionarios vinculados al sistema de tránsito terrestre de vehículos automotores	Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
Estado	Institucionalizar la seguridad vial en el Perú, que está enmarcado en el enfoque del Sistema seguro para todos los usuarios de las vías del país, de acuerdo al convenio de las Naciones Unidas (ONU)	Cumplir con el Plan Mundial para el Decenio de Acciones para la Seguridad vial 2021-2030. Cuyo objetivo es reducir en 50% los fallecidos y lesionados ocurridos en el decenio entre los años 2021 al 2030.
	Fortalecer al conjunto de acciones orientadas a incrementar la	cumplimiento a la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 –

Estado	seguridad intrínseca y la protección de las redes viales, en beneficio de las y los usuarios de las vías, estableciendo un conjunto de acciones que orienten a cuidar la vida de la población, y contribuir a fortalecer el proceso integral de la seguridad vial y tránsito de la motocicleta.	20230, aprobado por Decreto Supremo N° 009-2023-MTC
Población	- Recibir cursos de conducción segura y eficiente para conducir motocicleta - Recibir capacitación para identificación, señalización y proponer mejoras de tramos de carreteras para usuarios	

	de motocicleta	
Gobernanza	Permitirá la articulación de los Consejos Regionales de Seguridad Vial y fortalecer la asistencia técnica para el control al cumplimiento de los objetivos sectoriales.	Cumplimiento de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 – 2030 (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio del Interior, Ministerio de Salud, Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, Ministerio de Educación)

Costo

La presente iniciativa no genera gasto, por cuanto los programas y actividades de sensibilización y capacitación para seguridad vial cuenta con recursos ordinario presupuestados en el marco de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 – 2030; en atención a la implementación de la política por ejemplo a la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial en el año 2023 se le asignó S/ 6 millones de soles y la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de Seguridad Vial, se asignó S/ 1.5 millones, así montos similares para el año fiscal 2024 y 2025. De igual forma, a los ministerios de Transportes, salud, interior y educación en la Ley 32185, Ley de Presupuesto del sector Público para el año fiscal 2025, se asignó recursos financieros para implementar los planes, programas o actividades establecidos en la Política de seguridad vial.

III. EFECTO DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente ley contribuirá a fortalecer el sistema legislativo en materia de tránsito y seguridad vial, sin generar antinomias ni sobre legislación, al estar en coherencia con la norma constitucional del Perú.

IV. RELACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa legislativa está dentro del marco de las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional, siguiente:

SÉPTIMA POLÍTICA DE ESTADO¹¹: Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana:

"Nos comprometemos a normar y fomentar las acciones destinadas a fortalecer el orden público y el respeto al libre espacio de los derechos y al cumplimiento de los deberes individuales.

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.

V. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA¹²

La presente propuesta de ley se enmarca en la Resolución Legislativa N° 006-2024-2025-CR, Resolución Legislativa del Congreso por la que se aprueba la Agenda Legislativa para el Periodo Anual de Sesiones 2024-2025.

¹¹ Política de Estado del Acuerdo Nacional, Séptima Política de Estado: Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana.

¹² Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR, que aprueba la Agenda Legislativa para el Periodo Anual de Sesiones 2024 – 2025, publicado en el diario oficial El Peruano el 02 de noviembre de 2024.

- I. Democracia y estado de Derecho, 7. Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana, 21. Medias de seguridad ciudadana referida a vehículos y transporte.
- III. Competitividad en el País, 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica. 75. Normativa referente a transporte.