



JOSE CUETO ASERVI

Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana



**PROYECTO DE LEY QUE FORTALECE LA
SEGURIDAD CIUDADANA Y REDUCE LOS
DELITOS COMETIDOS EN MOTOCICLETAS,
MOTOTAXIS Y VEHÍCULOS MOTORIZADOS
MENORES**

El Congresista de la República, *Alte.r.* **JOSÉ ERNESTO CUETO ASERVI**, integrante del **GRUPO PARLAMENTARIO HONOR Y DEMOCRACIA**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 75° y numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, formula la siguiente propuesta legislativa:

I FÓRMULA LEGAL

**PROYECTO DE LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA Y REDUCE
LOS DELITOS COMETIDOS EN MOTOCICLETAS, MOTOTAXIS Y VEHÍCULOS
MOTORIZADOS MENORES**

**TITULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

**CAPITULO I
Del fortalecimiento de la lucha contra la inseguridad ciudadana**

Artículo 1.- Del objeto de la norma

La presente ley tiene por objeto fortalecer la lucha contra la inseguridad ciudadana y reducir los delitos cometidos en motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores, mediante la implementación de medidas generales y especiales de control y fiscalización.

**TITULO II
MEDIDAS DE CONTROL Y SEGURIDAD**

**CAPITULO I
Del ámbito de aplicación de la ley**

Artículo 2.- Ámbito de la Ley

Las disposiciones de la presente ley son de aplicación para todas las personas naturales o jurídicas que usen motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores, dentro de las zonas de restricción especial que se determinará mediante Decreto Supremo emitido por el Ministerio del Interior, con base a los índices de criminalidad, factores de riesgo y focalización delictiva.

Corresponde a los gobiernos locales el establecimiento de disposiciones específicas de acuerdo a sus competencias, así como la regulación de las medidas especiales derivadas de la presente ley y delegadas conforme a reglamento.

TITULO III DE LAS MODIFICACIONES LEGALES

CAPITULO I Modificación normativa

Artículo 3. Modificación del Decreto Legislativo 1216

Se modifica el artículo 5 del Decreto Legislativo 1216 con el siguiente texto:

“Artículo 5. Medidas de identificación y control

5.1. Los usuarios de motocicletas y sus pasajeros deben utilizar cascos de seguridad que cumplan con las especificaciones técnicas establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), así como chalecos distintivos que contengan impreso el número de placa del vehículo y una calcomanía holográfica de identificación y seguridad, que permitan su visualización e identificación a simple vista.

5.2. Se debe contar obligatoriamente con un sistema de identificación electrónica obligatoria para motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores, homologado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), que permita su monitoreo en tiempo real por las autoridades de tránsito y seguridad ciudadana.

5.3. Se prohíbe la circulación de motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores con uno o más acompañantes, salvo las excepciones establecidas en el Decreto Supremo reglamentario.

5.4. Se prohíbe el uso de cascos con micas polarizadas, máscaras o cualquier otro accesorio que, sirva para cubrir parcial o totalmente el rostro del conductor o pasajero, impidiendo su identificación visual a simple vista.

5.5. Se restringe la circulación de motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores únicamente al carril derecho en todas las vías de circulación vehicular pública a nivel nacional, salvo los casos de emergencia debidamente justificados y reglamentados junto con las excepciones del sector público oficial.

5.6. Se establece la obligación de contar además del seguro y regulaciones obligatorias, con un Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés correspondientes a: *Global Positioning System*) activo, en motocicletas destinadas a servicios de delivery y transporte de bienes, permitiendo su geolocalización en caso de investigaciones policiales.”

CAPITULO II

De la ministración de sanciones e infracciones

Artículo 4.- Sanciones y régimen de sanciones

4.1 Modificación del Reglamento Nacional de Tránsito del Perú.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones modifica mediante Decreto Supremo la Tabla de Infracciones del Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo 016-2009-MTC) incorporando sanciones específicas para las infracciones contempladas en esta ley, incluyendo multas, retención y decomiso de vehículos en casos de reincidencia.

TITULO IV FISCALIZACIÓN Y CONTROL

CAPITULO I De las facultades de fiscalización y control

Artículo 7.- Facultades de fiscalización y control

- 7.1 Las autoridades de tránsito y seguridad ciudadana, en coordinación con la Policía Nacional del Perú, tienen facultades para fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en esta ley, pudiendo realizar operativos de control en zonas de alta incidencia delictiva.
- 7.2 La Policía Nacional del Perú, implementará controles rigurosos sobre la circulación de vehículos menores, asegurando el cumplimiento de las normativas vigentes.
- 7.3 Las autoridades de tránsito y seguridad ciudadana, en coordinación con la Policía Nacional del Perú, fomentarán la capacitación y formación continua a los conductores sobre normas de tránsito, seguridad vial y prevención del delito; así como, la colaboración entre la comunidad y las autoridades para identificar y denunciar actividades delictivas relacionadas con el uso de estos vehículos; monitoreando y evaluando periódicamente la efectividad de las medidas implementadas, ajustándolas según los resultados obtenidos a las necesidades específicas de cada región.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS COMPLEMENTARIAS

Primera. - Implementación del Registro Nacional de Motocicletas y Vehículos Motorizados Menores

Se ordena la creación de un Registro Nacional de Motocicletas y Vehículos Motorizados Menores a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el cual incluirá datos de los propietarios, características del vehículo, historial de infracciones y medidas de seguridad implementadas.

Segunda. - Coordinación interinstitucional

El Ministerio del Interior, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los gobiernos locales deberán coordinar acciones conjuntas para la implementación efectiva de esta ley, incluyendo la capacitación de personal de fiscalización y el desarrollo de campañas de sensibilización ciudadana.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. – Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente Ley, en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario contados a partir de su publicación.

Segunda. - Licencias de Conducir

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones reglamenta la expedición de licencias de conducir, quedando prohibida su emisión a las personas que tengan antecedentes penales; debiendo actualizar las licencias de conducir para cuya obtención, se debe aprobar satisfactoriamente los exámenes de conducción elaborados según la clase y características de los vehículos a que refiere la presente ley, por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cada dos y medio (2,5) años.

Para efectos del cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior, el Ministerio de Transportes y comunicaciones creará la licencia y registro especial que permita la conducción de los vehículos menores impulsados por electro motivación.

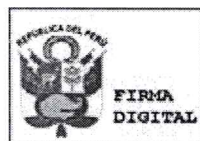
DISPOSICION DEROGATORIA FINAL

Disposición Complementaria Derogatoria

Única. – Derogación

Derogase todo dispositivo legal que se oponga a la presente Ley.

Lima, marzo de 2025.



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/04/2025 12:38:55-0500



Firmado digitalmente por:
CUETO ASERVI Jose Ernesto
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/04/2025 18:22:41-0500



Firmado digitalmente por:
MONTOYA MANRIQUE Jorge
Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/04/2025 15:42:13-0500



Firmado digitalmente por:
PADILLA ROMERO Javier
Rommel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/04/2025 15:57:11-0500



Firmado digitalmente por:
MONTOYA MANRIQUE Jorge
Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/04/2025 15:42:26-0500

II EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Frente a los elevados índices de criminalidad, el Congreso de la República ha presentado para análisis múltiples proposiciones legislativas¹ por las cuales se busca regular el uso de las motocicletas lineales que, como vehículos livianos de fácil adquisición y uso, suelen ser utilizados para satisfacer múltiples necesidades sociales desde aspectos personales, familiares, comerciales, hasta gubernamentales; sin embargo, también lo son, como herramientas para delinquir por parte de los agentes infractores en perjuicio de los ciudadanos que, lamentablemente ya no se ven amenazados únicamente por la facilidad que brindan para el asalto y robo al paso sino que, con el aumento de la violencia delictiva, son usadas también actualmente por bandas criminales que realizan actos extorsivos, de sicariato, crimen organizado, tráfico ilícito de drogas e insumos químicos o combustibles, entre otros.

La justificación de la presente propuesta se basa en la imperiosa necesidad frente a estas anomalías en el uso de estos vehículos, de controlar el uso por el que lamentablemente también, son utilizados para generar zozobra en la población, en especial cuando sus conductores y usuarios utilizan cascos de seguridad que, no obstante ser obligatorios, debido a las especiales circunstancias de lucha contra la criminalidad, es necesario regular con relación a sus especificaciones técnicas, permitiendo en principio una fácil individualización del agente, en caso este utilice algún tipo de vehículos regulados por la presente norma, de modo tal que además de la Placa de identificación vehicular regular, permita su identificación a través de otros alcances adiciones como las identificaciones en chalecos distintivos que contengan impreso el número de placa del vehículo y una calcomanía holográfica de identificación y seguridad, que permitan sumar a la identificación rápida de la propiedad del vehículo con el usuario.

Los elevados índices de criminalidad asociados a motocicletas y vehículos menores; y la falta de control efectivo sobre el uso de estos vehículos en zonas de alto riesgo y las deficiencias en la identificación de sus conductores y pasajeros en el actual contexto de alta peligrosidad en la delincuencia que justifica que, el Estado extreme las acciones precautelatorias con respecto a estos vehículos, por lo que resulta atendible exigir, que se cuente para su uso, con un sistema de identificación electrónica obligatoria homologado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), que permita su monitoreo en tiempo real por las autoridades de tránsito y seguridad ciudadana. El avance de la tecnología ha hecho que, los costos de estos equipos puedan hacer más accesible su implementación por parte de los usuarios, los que si bien, verán encarecido el uso por los mismos debido a la implementación de la presente norma, deberían también contraponer a esto el beneficio general que, incluidos ellos, debería redundar en un mejor control por parte de las fuerzas del orden en relación a su utilización.

Se establece que, mediante Decreto Supremo reglamentario el gobierno, según considere las mejores formas para combatir el crimen, podría incluso delegar en las municipalidades de ser el caso, la facultad de reglamentar zonas o franjas horarias como disposiciones específicas, vinculadas a la presente propuesta legislativa. Este tipo de medidas han producido beneficios tangibles cuando han sido implementadas en forma

¹ Proyecto de Ley № 1696/2016-CR, Proyecto de Ley № 556/2021-CR, Proyecto de Ley № 1303/2021-CR, Proyecto de Ley № 1326/2021-PE, Proyecto de Ley № 1333/2021-CR, Proyecto de Ley № 1478/2021-CR, Proyecto de Ley № 1637/2021-GL, Proyecto de Ley № 1694/2021-CR, Proyecto de Ley № 2141/2021-CR, Proyecto de Ley № 3219/2022-CR.

similar al establecerse en otros países, logrando una significativa reducción de delitos; para ello, la identificación clara y el monitoreo de estos vehículos contribuyen a mejorar la seguridad ciudadana; teniendo en cuenta que lo que se busca es encontrar un justo equilibrio entre el derecho a la movilidad y el de la necesidad a la seguridad pública.

Si bien es cierto, por un lado se tiene la necesidad de garantizar la seguridad ciudadana, estableciendo restricciones en el uso de vehículos menores y motocicletas lineales, se plantea también como fundamento a considerar, la primacía de la protección de la vida, el cuerpo y la salud de los ciudadanos frente a la creciente delincuencia, producto del desorden y debilitamiento del principio de autoridad, menoscabado además por políticas migratorias equivocadas de apertura indiscriminada sin mediar controles eficientes del ingreso de personas extranjeras al país; sin embargo, hay quienes consideran que frente a esto existen medidas como las que se plantean, que representan restricciones que colisionan directamente con derechos fundamentales, como lo son el libre tránsito por el territorio nacional, el libre desarrollo y bienestar, a la propiedad (vehicular), al disfrute del tiempo libre y al descanso y a la presunción de inocencia; cuando estos mismos argumentos son los que sirven para justificar la norma pues, es la vida la integridad, la paz y el bienestar general los que son agredidos por la delincuencia día a día.

En cuanto al derecho de propiedad, es menester tener en cuenta igualmente que, siendo uno de los más importantes que son protegidos dentro de la Constitución, es igual un derecho delimitado por restricciones impuestas precisamente en beneficio de la propia comunidad; es por esto que cabe respecto de este que el Estado pueda privar a una persona de dicho derecho por razones de seguridad nacional o necesidad pública, con el requisito de que la medida sea declarada por ley y se otorgue una indemnización justa y en efectivo al afectado; y así existen muchas otras normas que imponen restricciones al uso y disposición de la propiedad para proteger intereses colectivos.

Entre otras limitaciones al derecho de propiedad lo están por ejemplo las que se vinculan al ámbito de aplicación de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, por la que se establece que los bienes culturales, incluso si son de propiedad privada, están sujetos a medidas especiales para garantizar su conservación y protección; pueden analizarse como limitaciones a este derecho también, los acuerdos entre particulares que limitan el ejercicio del derecho de propiedad, como servidumbres o cláusulas restrictivas en diversas, que eventualmente pueden ser oponibles a terceros, como lo son también restricciones las que se imponen por su función social, lo que implica que su uso no puede ir en contra del bienestar colectivo. Por ejemplo, en casos de abandono o uso inadecuado de bienes inmuebles, el Estado puede intervenir para asegurar que cumplan una función que beneficie a la sociedad, para no citar entre otros el propio deber tributario que impone obligaciones económicas permanentes con el fin de asegurar que el ejercicio de este derecho no colisione con los intereses generales de la sociedad.

Entonces, si debemos tener en cuenta la seguridad ciudadana para restablecer por medio de medidas legales especiales el principio de autoridad, debiendo para ello regular en algún aspecto específico el derecho de propiedad, esto debe hacerse, y de ser necesario imponerse su obligatoriedad por medio de la fuerza del orden, si es necesario para procurar la protección de la vida, el cuerpo y la salud como una prioridad en la sociedad; por lo que, se plantea en este aspecto especial, con relación a los vehículos menores y motocicletas, la restricción de determinados derechos para su uso; lo que puede plantearse como un criterio de temporalidad en tanto la delincuencia siga jaqueando la seguridad e integridad colectiva en nuestra sociedad, debiendo esta

adaptarse a nuevas realidades, justificadas en este caso por el incremento de robos en motocicletas y su uso delincriminal.

No cabe duda de que un planteamiento como el propuesto va a afectar a un grupo importante de ciudadanos que se transportan en motocicletas lineales, usadas como vehículo familiar o laboral; para lo que, podría ser previsible que los gobiernos locales dependiendo de la importancia que le den al nivel de seguridad afectado en sus respectivas jurisdicciones, justifiquen una gradualidad en la restricción o normatividad de los derechos constitucionales antes citados; la propuesta no obstante establece excepciones, dirigidas a los servicios públicos como policía, serenazgo, bomberos, militares, entre otros justificados.

A nivel de legislación comparada, en Colombia, por ejemplo², desde el 2022, comenzó a regir la restricción a la circulación de motociclistas con acompañante hombre, como parte de las medidas para fortalecer la seguridad en Bogotá, esta restricción exceptúa a la fuerza pública, organismos de socorro y salud; personal de seguridad privada; transporte de personas en condición de discapacidad, aseguradoras y conductor elegido y las multas por infracción a la norma bordean el medio salario mínimo, además de la inmovilización de la motocicleta.



En República Dominicana³, se han considerado e implementado diversas medidas para combatir la delincuencia relacionada con el uso de motocicletas. Una de las propuestas para combatir la delincuencia⁴ ha sido igualmente la prohibición de que dos personas circulen juntas en una motocicleta; al respecto el artículo 135 de la Ley No. 241 de Tránsito en República Dominicana, establece una limitación explícita al respecto.

En Honduras, se han implementado diversas medidas para combatir la delincuencia asociada al uso de motocicletas, entre las más destacadas lo estuvo la prohibición de que dos hombres adultos circulen juntos en una motocicleta, norma que, no obstante, permitía la circulación de motocicletas con un hombre y una mujer como pasajera, con la condición de que no sea esta última quien condujera; también se autorizaba a que un adulto condujera con un menor de hasta 12 años. Las sanciones por incumplimiento

² <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/seguridad/restriccion-del-parrillero-hombre-en-bogota-horarios-y-excepciones?>

³ <https://www.elheraldo.hn/honduras/honduras-prohibicion-de-dos-hombres-en-motocicleta-es-por-tiempo-indefinido-IPEH570800?>

⁴ <https://elnuevodiario.com.do/prohibicion-de-una-segunda-persona-en-moto-reduce-la-delincuencia>

incluían el decomiso del vehículo y de la licencia de conducir por 45 días, así como una multa equivalente a un salario mínimo.

La norma produjo buenos resultados en la disminución de la tasa de homicidios, sin perjuicio de que, las motocicletas son un medio de transporte esencial para muchas personas y familias de escasos recursos económicos; lo que, actualmente ha hecho que la norma haya sido materia de reconsideración destacando que en algunos municipios, como Tegucigalpa, las autoridades continúan aplicando restricciones y sanciones a los motociclistas que incumplen las normativas locales, incluyendo la prohibición de que dos hombres circulen juntos en una motocicleta en ciertas áreas de la capital.

En El Salvador, se han considerado diversas medidas para combatir la delincuencia asociada al uso de motocicletas, entre ellas lo está la prohibición de que dos personas viajen juntas en una motocicleta en ciertas zonas del país. Esta iniciativa busca reducir delitos cometidos por individuos que utilizan motocicletas para actividades ilícitas.

Actualmente, las discusiones y propuestas en torno a esta medida continúan en el ámbito legislativo y social, reflejando la preocupación por encontrar soluciones efectivas a la problemática de la delincuencia asociada al uso de motocicletas.

Parte de la seguridad, lo es también el respeto de las normas de tránsito que, al parecer en las últimas décadas han sufrido una preocupante relajación o laxitud, que ha traído por consecuencia vicios incontrastables e inaceptables que la Policía poco sanciona; si partimos del hecho de que, cualquier vehículo menor motorizado puede circular por donde mejor le parezca; en términos de prevención, esto no solo contribuye a la cada vez más complicada congestión y desorden de tránsito en las ciudades del país, sino que además, genera inseguridad debido a que, se trata de vehículos menores que, siendo menos pesados y sin contar con suficientes defensas para el ocupante, son per se mucho más peligrosos como para compartir de igual a igual las vías con vehículos automotores mayores; sus propias motorizaciones no están diseñadas para competir con las potencias y velocidades de los automóviles comunes, por lo que, o bien impiden el normal desplazamiento de estos últimos o bien al circular desordenadamente, generan entre ellos, una sensación de desorden e inseguridad en las calzadas.

Uno de los factores concomitantes al desarrollo de la delincuencia en las ciudades relacionado a los vehículos motorizados livianos, es que con el tiempo, se ha normalizado verlos transitar esquivando automóviles, superándolos por todos lados, entre los carriles de separación vehicular para posicionarse delante de todos frente a los semáforos, cuando no transitando entre los carriles y autos a velocidad para poder avanzar, cuando no lo hacen por ciclovías, aceras, pasos peatonales, zonas de circulación o estacionamiento restringido, autopistas y vías rápidas sin ningún control o restricción.

Lo descrito anteriormente es propio de una ausencia total del principio de orden y respeto de la autoridad; esto, se ha producido por la relajación en la educación vial la corrupción en los procesos de emisión de licencias sin una correcta evaluación y control y genera como producto, graves daños que menoscaban las raíces culturales de una sociedad, al normalizar nuestra convivencia con tantas irregularidades e infracciones impunes, requiriéndose en estos casos, imponer el orden, haciendo uso del "*Ius Imperium*" del Estado; es este el llamado a imponer la autoridad haciendo efectivas las normas, sancionando e imponiendo y obligando al cumplimiento de las normas preestablecidas.

Esto ha conllevado a proponer igualmente como una norma necesaria y de ámbito general la necesidad de regular que las motocicletas y vehículos menores circulen todos por un solo lado (el de menor velocidad en teoría), el lado derecho -se entiende- de las vías transitables; para ello, será igualmente necesario conducir con precaución, debido a que por dichos espacios circulan los vehículos de transporte público pero, si todos cumplen sus respectivas obligaciones, el flujo de tránsito debería conservar sin mayor perjuicio, su natural circulación.

Debe concluirse entonces que, el hecho de adquirir un vehículo motorizado menor, una motocicleta o similares, no genera por consecuencia “ciudadanos privilegiados” de una clase especial que cuente con derechos singulares y exclusivos que les permitan circular en medio de los carriles debidamente señalizados, ni superar a todos los demás vehículos zigzagueando sin control, como si las reglas de tránsito fuesen distintas para ellos; Son básicamente las mismas reglas que rigen y respetan los automóviles y otros vehículos mayores que, además pagan peajes y más impuestos que contribuyen con la sociedad -incluidos los antitécnicos⁵, como el impuesto al patrimonio vehicular- cuya circulación ya se ve bastante comprometida por el constante aumento del parque automotor para además, tener que lidiar con las incuantificables motocicletas y vehículos menores cuya inseguridad para los propios usuarios aumenta el riesgo en la circulación de las vías nacionales para el total de los usuarios.

III EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta regula aspectos vinculados a la Ley N°27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, especialmente en lo relacionado a las necesidades y protección de los intereses de los ciudadanos en general, pero en especial, en lo relacionado al resguardo del derecho a la seguridad, a la paz, a la tranquilidad a una vida equilibrada y a la educación, en lo que respecta al tránsito vial; correspondiendo a las municipalidades distritales, la regulación del transporte menor, tales como, motocicletas, mototaxis y similares, de acuerdo con el literal a) del numeral 18.1 del artículo 18 de la precitada norma.

Sin embargo, la norma antes citada plantea reglas relacionadas también a los vehículos que, al amparo de la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, señala que son vehículos aptos para el servicio de taxi, aquellas unidades de tres (3) ruedas, motorizadas o no motorizadas, especialmente acondicionadas para el transporte de personas o carga; es decir, comprendidos también los vehículos regulados por el Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, por el que se establece que, un vehículo menor es aquel de tres (3) ruedas motorizadas o no motorizadas; debiendo entenderse comprendidos todos dentro del ámbito de lo establecido por el Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la

⁵ Se considera antitécnico al Impuesto al Patrimonio Vehicular, en la medida que impone injustamente un tributo anual a la propiedad de ciertos vehículos que, por su antigüedad (no mayor de tres años), son precisamente los que menos contaminan, los más seguros para el conductor y sus ocupantes y terceros y que, precisamente no afecta a las motocicletas ni vehículos menores como tampoco a los que por su antigüedad contaminan el ambiente, malogran las calzadas debido al mal estado y rebote de sus sistemas de suspensión, exponen a mayor peligro a sus ocupantes y terceros debido a sus potenciales defectos o mal funcionamiento de sistemas de frenos, “sancionando” al ciudadano que, sacrifica una mayor parte de recursos económicos en adquirir un vehículo de optimas prestaciones, gravando la adquisición de automóviles, camionetas, station wagons, camiones y omnibuses, por disposición del artículo 30 del Decreto Legislativo N° 776 - Ley de Tributación Municipal.

seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, norma que tiene por objeto fortalecer la operatividad de la Policía Nacional del Perú para fiscalizar, supervisar y controlar los vehículos en materia de tránsito y transporte de personas y mercancías, en todo el territorio de la república, para la prevención, investigación y combate de los delitos y faltas, en el ejercicio de sus funciones y en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana (SINASEC).

Principales implicancias o vinculaciones de la norma con el Decreto Legislativo Nº 1260.

Decreto Legislativo Nº 1260	Planteamiento de la Propuesta
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.	“Artículo 5.- Medidas de identificación y control. 5.1. Los usuarios de motocicletas y sus pasajeros deben utilizar cascos de seguridad que cumplan con las especificaciones técnicas establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), así como chalecos distintivos que contengan impreso el número de placa del vehículo y una calcomanía holográfica de identificación y seguridad, que permitan su visualización e identificación a simple vista. 5.2. Se debe contar obligatoriamente con un sistema de identificación electrónica obligatoria para motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores, homologado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), que permita su monitoreo en tiempo real por las autoridades de tránsito y seguridad ciudadana. 5.3. Se prohíbe la circulación de motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores con uno o más acompañantes, salvo las excepciones establecidas en el Decreto Supremo reglamentario. 5.4. Se prohíbe el uso de cascos con micas polarizadas, máscaras o cualquier otro accesorio que, sirva para cubrir parcial o totalmente el rostro del conductor o pasajero, impidiendo su identificación visual a simple vista. 5.5. Se restringe la circulación de motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores únicamente al carril derecho en todas las vías de circulación vehicular pública a nivel nacional, salvo los casos de emergencia debidamente justificados y reglamentados junto con las excepciones del sector público oficial.

	5.6. Se establece la obligación de contar además del seguro y regulaciones obligatorias, con un Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés correspondientes a: <i>Global Positioning System</i>) activo, en motocicletas destinadas a servicios de delivery y transporte de bienes, permitiendo su geolocalización en caso de investigaciones policiales."
--	---

IV ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

Costos: La implementación de una norma que obligue a la adquisición de dispositivos de identificación electrónica, si bien representa un costo adicional para el propietario o usuario, facilita operativos de fiscalización, con lo cual ese mayor costo se justifica frente a la inseguridad ciudadana que representa una motocicleta o vehículo menor sin un mecanismo que permita su rápida ubicación en caso de persecución, búsqueda y captura forzadas, registrado que sea un acto delictivo con el uso de estos vehículos.

Beneficios: Se proyecta una necesaria reducción de delitos asociados a motocicletas, mejora en la seguridad ciudadana, optimización del control vehicular y mayor confianza pública en las fuerzas de seguridad.

V RELACIÓN DE LA PROPUESTA CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO Y LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente iniciativa se alinea con la Séptima Política de Estado del Acuerdo Nacional, que se centra en la erradicación de la violencia y el fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana. Esta política establece el compromiso de normar y fomentar acciones destinadas a fortalecer el orden público y el respeto al libre ejercicio de los derechos y al cumplimiento de los deberes individuales.

Además, esta propuesta contribuye a la Octava Política de Estado, que promueve la descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral del país, permitiendo que las municipalidades adopten medidas específicas según sus realidades y circunstancias de seguridad locales mediante una correspondiente adecuación de su normatividad jurisdiccional y según los alcances que, mediante Decreto Supremo el Ejecutivo considere oportuno.

Con relación a la Agenda Legislativa; esta prioriza proyectos que aborden la seguridad ciudadana, reconociendo su impacto en el bienestar social y económico.