



HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



**PROYECTO DE LEY QUE REGULA
EL USO DE VEHÍCULOS MENORES
MOTORIZADOS DE LAS
CATEGORÍAS L1 Y L3 PARA EL
VIAJE DE UNA SOLA PERSONA
COMO PREVENCIÓN DE DELITOS
CONTRA LA SEGURIDAD PÚBLICA
EN LIMA METROPOLITANA Y LA
PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL
CALLAO**

Los Congresistas de la República que suscriben, a iniciativa de la Congresista de la República, **HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ**, miembro del Grupo Parlamentario Acción Popular, en ejercicio de las facultades de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

**El Congreso de la República
Ha dado la siguiente Ley**

**PROYECTO DE LEY QUE REGULA EL USO DE VEHÍCULOS MENORES
MOTORIZADOS DE LAS CATEGORÍAS L1 Y L3 PARA EL VIAJE DE UNA SOLA
PERSONA COMO PREVENCIÓN DE DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD PÚBLICA
EN LIMA METROPOLITANA Y LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO**

ARTÍCULO 1: OBJETO DE LA LEY

La presente ley tiene por objeto regular el uso de los vehículos menores motorizados de las categorías L1 y L3 para que viaje una sola persona sin acompañante, estableciendo medidas que contribuyan a la prevención de delitos que atenten contra la seguridad pública, tales como robos, asaltos, asesinatos y otros crímenes realizados desde dichos vehículos como medio de transporte y escape, contribuyendo a la prevención y reducción de los citados delitos, garantizando el derecho a la seguridad de los ciudadanos.

ARTÍCULO 2: ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las disposiciones de esta ley son aplicables a los vehículos menores motorizados de las categorías L1 y L3 que circulen en el ámbito territorial de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, a las cuales se le restringe el viaje de pasajeros, con el fin de prevenir los delitos que atentan a la seguridad pública valiéndose del uso de dicho vehículo con algún acompañante.



ARTÍCULO 3: RESTRICCIÓN DE TRANSPORTE DE ACOMPAÑANTES

- 3.1 Queda prohibido el transporte de acompañantes en vehículos menores motorizados de las categorías L1 y L3 en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.
- 3.2 Solo podrá viajar el conductor del vehículo, salvo las excepciones expresamente previstas en el artículo siguiente.
- 3.3 La autoridad competente fiscalizará el cumplimiento de la presente disposición en coordinación con la Policía Nacional del Perú y los gobiernos locales correspondientes.

ARTÍCULO 4: EXCEPCIONES A LA RESTRICCIÓN

Se exceptúa a los vehículos menores motorizados de las categorías L1 y L3 de la prohibición prevista en el artículo precedente a los siguientes supuestos:

- 4.1 Motocicletas de uso laboral:** Aquellas motocicletas utilizadas con fines laborales o comerciales, en donde se transporte a un acompañante que cumpla con funciones laborales de asistente o ayudante, con la autorización de la autoridad competente.
- 4.2 Motocicletas de fuerzas de seguridad y emergencias:** Aquellas utilizadas por cuerpos de seguridad pública, militares, paramédicos u otras autoridades que requieran movilizarse en situaciones de emergencia o en cumplimiento de su labor.

ARTÍCULO 5. REGISTRO, IDENTIFICACIÓN Y CONTROL VEHICULAR

- 5.1. Todo conductor de vehículos menores motorizados de las categorías L1 y L3 deberá registrar su vehículo en el sistema que establezca la autoridad competente, incorporando un código de identificación único.
- 5.2. Se verificará el uso de la Placa Única Nacional de Rodaje que permitan la identificación oportuna de los vehículos motorizados en tiempo real.
- 5.3. El Ministerio del Interior, en coordinación con el nivel de gobierno competente, implementarán sistemas de videovigilancia, patrullaje focalizado e inteligencia operativa en zonas de alto riesgo delictivo para controlar el cumplimiento de la presente ley.

ARTÍCULO 6. OPERATIVOS DE CONTROL

- 6.1 Las autoridades competentes, en coordinación con la Policía Nacional del Perú, realizarán operativos de fiscalización periódicos en zonas previamente identificadas como de alto riesgo delictivo.
- 6.2 En dichos operativos se verificará el cumplimiento de la presente ley, incluyendo la identificación del conductor, la ausencia de acompañantes no autorizados, y la portación de los documentos exigidos por la normativa vigente.

ARTÍCULO 7. RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR

- 7.1 El conductor de la motocicleta será responsable del cumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente norma.

7.2 Deberá abstenerse de transportar a cualquier acompañante, salvo los supuestos autorizados en el artículo 4.

ARTÍCULO 8: RESPONSABILIDAD DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

Los funcionarios o autoridades que, por acción u omisión, incumplan con la implementación o fiscalización de las disposiciones contenidas en la presente ley, serán pasibles de responsabilidad penal y/o administrativa, conforme corresponda.

ARTÍCULO 9: CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN

El Estado implementará campañas informativas y educativas sobre la importancia de esta ley y las consecuencias de infringirla, dirigidas a la ciudadanía en general, especialmente a los conductores de motocicletas, mediante medios de comunicación, redes sociales y otros canales disponibles.

ARTÍCULO 10: PROMOCIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL

Se promoverán prácticas de seguridad vial en el uso de motocicletas, fomentando el uso obligatorio de casco protector, indumentaria reflectante y respeto a las normas de tránsito, como parte de una política integral de prevención de delitos y accidentes.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

PRIMERA: REGLAMENTACION

El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Comunicaciones adecua las normas reglamentarias correspondientes en un plazo máximo de (90) días calendario, contados desde la publicación de la presente ley.

SEGUNDA: VIGENCIA DE LA LEY

La presente Ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

Lima, abril de 2025

HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ
Congresista de la República



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **15** de **abril** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 10836/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

El Perú se encuentra en una situación preocupante respecto al incremento de la criminalidad, razón por la cual el país viene alcanzando cifras que superan largamente a los registrados años anteriores. De acuerdo al informe de la plataforma global Numbeo, el país ocupa el puesto décimo en el ranking mundial de países con mayor índice de criminalidad. En comparación con hace 10 años, cuando estaba en el puesto 40, el índice ha aumentado significativamente¹.

Tal situación crítica de criminalidad, ha obligado al gobierno a decretar diversos estados de emergencia que involucran a diversos distritos de Lima Metropolitana:

Estados de emergencia que incluyen a distritos de Lima

Entre el 2022 y el 2024, se han declarado 10 estados de emergencia en Lima. El Gobierno de Dina Boluarte sigue aplicando esta medida, pese a que no ha logrado resultados positivos en años anteriores.

Decreto	Duración	Fecha de inicio	Fecha de fin	Zona
N° 012-2022-PCM	45 días	2 de Febrero de 2022	19/03/2022	Lima y Callao
N° 025-2022-PCM	45 días	20 de Marzo de 2022	04/05/2022	Lima y Callao
N° 045-2022-PCM	45 días	5 de Mayo de 2022	19/06/2022	Lima y Callao
N° 070-2022-PCM	45 días	20 de Junio de 2022	04/08/2022	Lima y Callao
N° 094-2022-PCM	45 días	5 de Agosto de 2022	19/09/2022	Lima y Callao
N° 116-2022-PCM	45 días	20 de Septiembre de 2022	04/11/2022	Lima y Callao
N° 131-2022-PCM	45 días	5 de Noviembre de 2022	20/12/2022	Lima y Callao
N° 105-2023-PCM	60 días	19 de Septiembre de 2023	18/11/2023	Lima y Sullana
N° 126-2023-PCM	60 días	19 de Noviembre de 2023	18/01/2024	Lima y Sullana
N° 100-2024-PCM	60 días	27 de Septiembre de 2024	en curso	Lima

Tabla: OjoPúblico • Fuente: Normas Legales / El Peruano • Descargar los datos • Creado con Datawrapper

Fuente: Ojo Público

¹ <https://www.infobae.com/peru/2025/02/06/peru-paso-del-puesto-40-al-top-10-de-los-paises-con-mayor-indice-de-criminalidad-en-el-mundo-segun-informe-internacional/>

Dichas medidas obedecieron, sobre todo, por el aumento desmesurado de casos de homicidios por sicariato y extorsión, dejando alarmantes cifras que han aumentado los últimos años, conforme se aprecia de los datos proporcionados por el Sistema de Información de Defunciones (SINADEF).

Casos de homicidio registrados por año por el Ministerio de Salud (Hasta el 30/11/2024)

Hasta noviembre de 2024, la cifra de homicidios en Perú superó ya la del 2023, marcando un alarmante récord de casos reportados en los últimos ocho años.

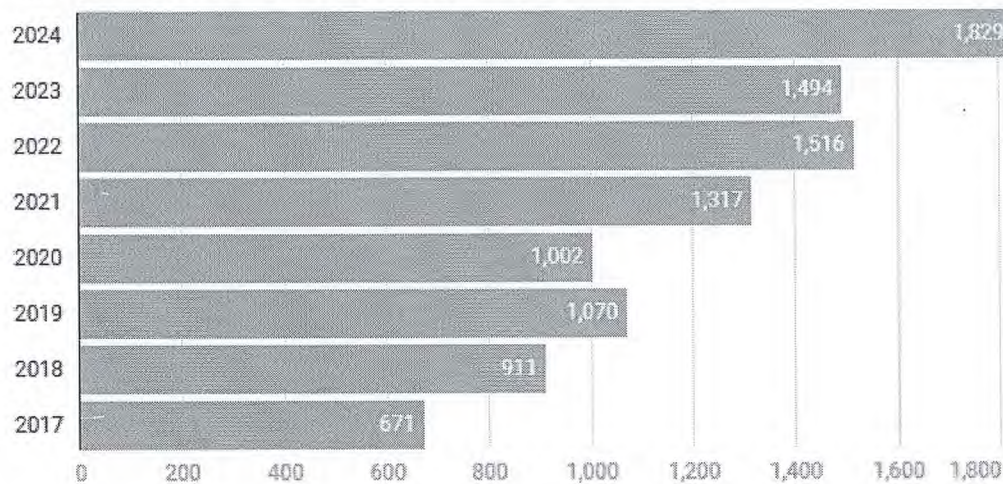


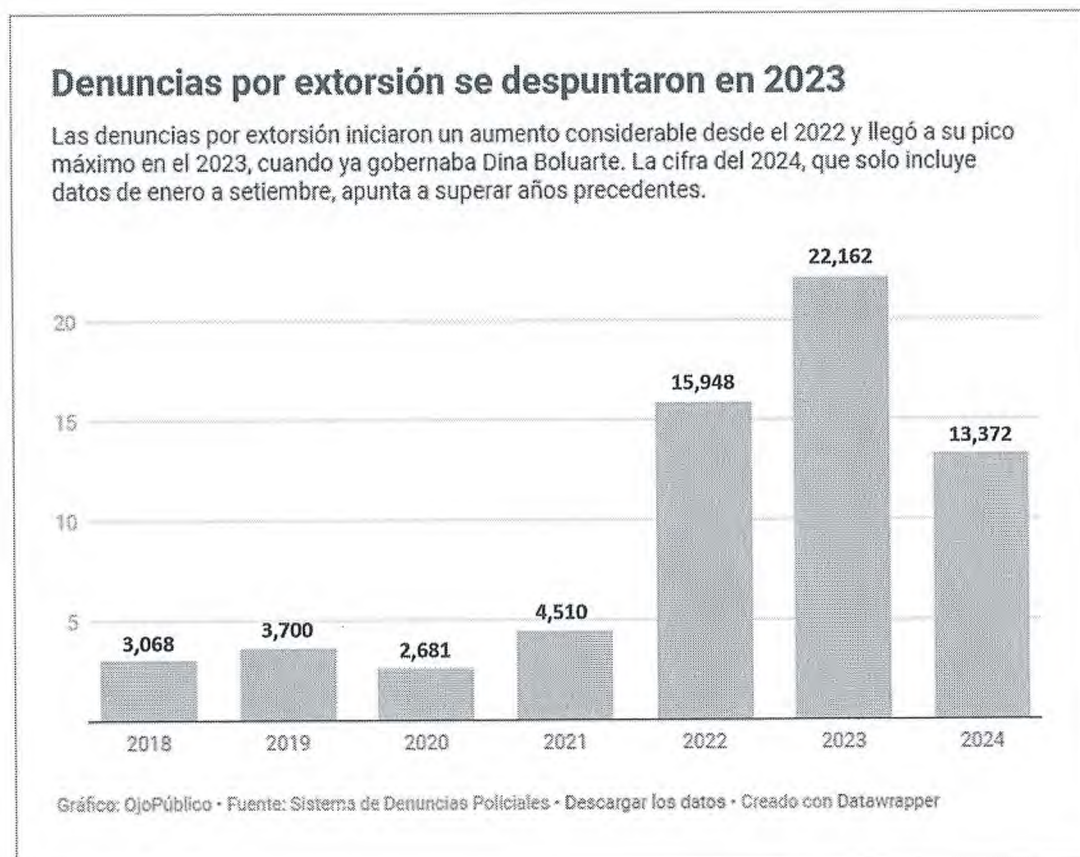
Chart: Renato Silva / Infobae Perú • Source: Sistema de Información de Defunciones (Sinadef) - Minsa • Created with Datawrapper

Fuente: Infobae Perú

La mayoría de homicidios en el país se encuentran relacionado con otro delito que en los últimos años también se ha venido incrementado, nos referimos al delito de extorsión, cuyos autores, conforme hemos sido testigo en los principales noticieros de televisión nacional, así como en las redes sociales, suelen amedrentar a sus víctimas en grupo de dos o más personas transportados en motocicletas, dejando explosivos en las puertas de sus negocios o domicilios. De la misma manera, los extorsionadores hacen efectiva su amenaza contra quiénes no ceden ante la extorsión, en grupo de dos personas, donde uno de ellos asesina a la víctima con arma de fuego mientras su cómplice le espera en una motocicleta listo para la huida, vehículo que les permite alejarse inmediatamente del lugar de los hechos.



Según datos del Observatorio de Seguridad Ciudadana del Ministerio del Interior, las denuncias por este delito aumentaron en más de 390%, registrándose los siguientes casos por años:

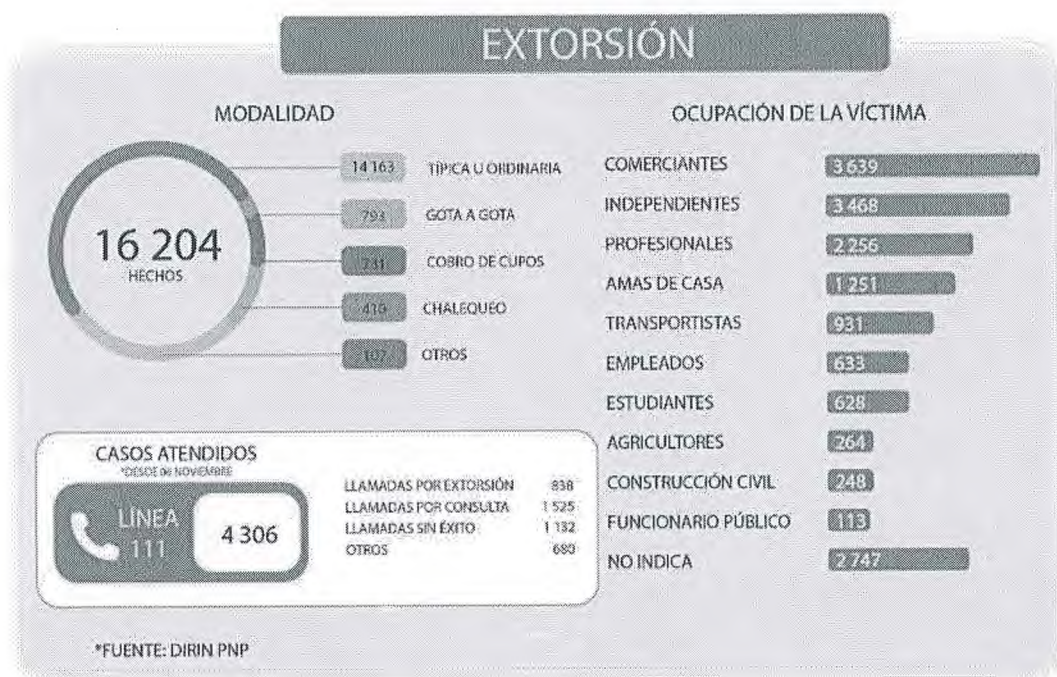


Fuente: Ojo Público

De acuerdo a los gráficos anteriores, es factible establecer que las denuncias por extorsión y homicidio han ido de la mano al haberse registrado un aumento descontrolado, lo cual se complementa con las estadísticas de la Dirección de Investigación de la Policía Nacional del Perú (DIRIN PNP) quienes el 08 de noviembre del 2024 reportaron 16,204 casos de extorsión en diversas modalidades entre el 1 de enero y el 7 de noviembre de 2024. La modalidad más común es la típica, con más de 14 mil casos. Le siguen la modalidad "Gota a Gota" con 793 casos y el "Cobro de Cupos" con 731 casos.

En cuanto a las ocupaciones de las víctimas, los comerciantes son los más afectados con 3,639 casos. También se destacan los trabajadores independientes (3,468 casos), profesionales (2,256 casos) y amas de casa (1,251 casos). Otros afectados incluyen transportistas (931), empleados (633), estudiantes (628), agricultores (264) y trabajadores de construcción civil (248). Hay 2,747 casos donde no se indicó la ocupación de la víctima; es decir, dichos crímenes han calado en lo más hondo de nuestra sociedad al no escatimar

en la elección de sus víctimas, que por lo general afectaba sólo a empresarios o personas que manejan considerables ingresos financieros, pero como se puede advertir de los datos estadísticos de la PNP, ahora se atenta hasta con las amas de casa, siendo la motocicleta una herramienta de movilización de dichos delincuentes para la ejecución de sus crímenes debido a su versatilidad y velocidad.



Fuente: Elbuho.pe

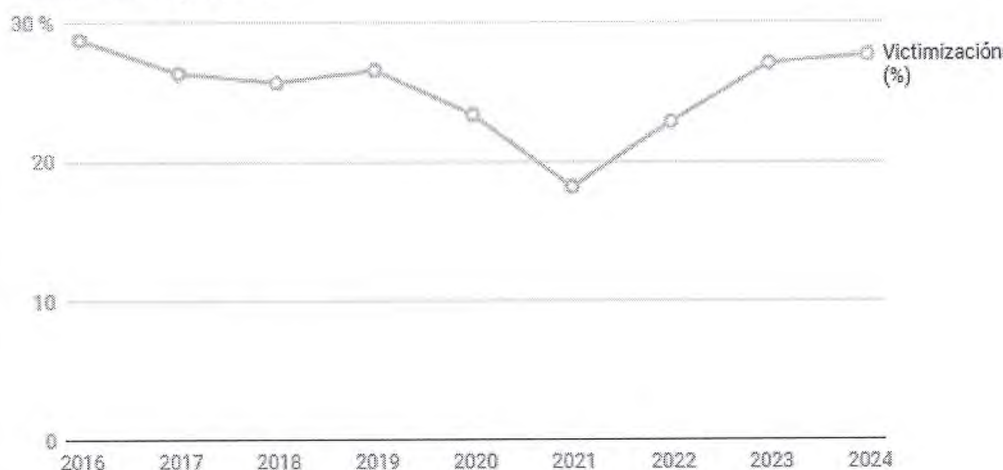
Como se puede apreciar, si bien las motocicletas se han convertido en una herramienta popular para los extorsionadores, no es ajena su uso para la comisión de otros tipos de delitos contra el patrimonio. Según la Policía Nacional del Perú (PNP), casi el 60% de los robos en el país son cometidos por delincuentes que utilizan motocicletas². Estos vehículos permiten a los criminales realizar rápidos asaltos y escapar fácilmente de las escenas del crimen.

Dichas cifras van de la mano con los índices de percepción de la ciudadanía sobre el aumento de criminalidad en los últimos años, conforme lo señala la Encuesta Nacional de Programas Presupuestales (Enapres) del 2024, cuyos porcentajes son los más alto de los últimos ocho años.

² <https://larepublica.pe/sociedad/2022/02/20/policia-nacional-en-casi-el-60-de-robos-los-delincuentes-emplean-motos-lineales-serenazgo>

Cifra histórica de victimización a nivel nacional

El porcentaje de personas que aseguran haber sido víctima de algún delito en el 2024 es la segunda más alta desde el 2016, según datos de la Encuesta Nacional de Programas Presupuestales (Enapres).



El análisis del 2024 abarca hasta el mes de mayo.

Gráfico: OjoPúblico • Fuente: ENAPRES - INEI • Descargar los datos • Creado con Datawrapper

Fuente: Ojo Público

En lo que va el año 2025, las cifras del Sistema Nacional de Defunciones (SINADEF) revelan que se han registrado 196 homicidios en el país, con Lima encabezando la lista de las regiones más afectadas con 61 casos³.

Como se señala, uno de los factores que ha contribuido al aumento de la criminalidad, sobre todo en las zonas urbanas, es el uso de motocicletas, para la comisión de delitos. Estos vehículos, por su agilidad y capacidad de escapar rápidamente, se han convertido en un medio ideal para que los delincuentes perpetren robos, asaltos y otros crímenes, siempre con un acompañante, facilitando la comisión de estos delitos.

Ante esta situación, es urgente la creación y aplicación de un marco legal que regule de manera estricta el uso de motocicletas con acompañantes, principal herramienta de los delincuentes, a efectos de mitigar la inseguridad y proteger a la ciudadanía.

³ <https://www.america.com.pe/noticias/actualidad/sinadef-al-menos-196-asesinatos-2025-n502288>

1.1 SITUACIÓN ACTUAL

Las motocicletas son un vehículo de uso masivo en muchas ciudades del Perú. No obstante, este tipo de vehículos ha sido aprovechado por delincuentes para realizar delitos, tales como asaltos, robos y asesinatos, permitiendo a los delincuentes desplazarse rápidamente por calles congestionadas, accediendo a zonas donde los vehículos tradicionales tienen más dificultades, ello con el apoyo de un acompañante, quien por lo general es quien realiza los disparos, deja los explosivos en las puertas de los negocios, arranca las carteras, celulares y otros bienes de los ciudadanos, permitiendo al conductor estar preparado para emprender la fuga, siendo el *modus operandi* para la ejecución del delito y el escape del lugar del crimen.

Efectivamente, motocicletas son especialmente eficaces para huir después de cometer un delito, dado su tamaño reducido y la facilidad con la que pueden esquivar el tráfico, la persecución de algún patrullero y las barreras urbanas. Esto hace que la captura de los delincuentes sea más difícil para las autoridades.

Asimismo, las motocicletas que transportan más de un acompañante o personas sin el equipo de seguridad adecuado (como chalecos reflectantes) están fuera del marco legal, lo que genera un ambiente de inseguridad tanto para los conductores como para los pasajeros.

Por último, en algunos casos, las motocicletas involucradas en delitos no tienen matrícula, o poseen placas falsificadas, lo que dificulta su identificación y el seguimiento de los delincuentes.

1.2 PROBLEMAS SOBRE EL TRANSPORTE DE ACOMPAÑANTES EN MOTOCICLETAS

En el Perú, uno de los problemas de inseguridad ciudadana relacionado con el transporte de acompañantes en motocicletas se ha intensificado en los últimos años debido a la creciente actividad delictiva. Como se ha señalado líneas arriba, las motocicletas, debido a su agilidad y velocidad, son utilizadas por los delincuentes para perpetrar una variedad de crímenes, y el hecho de que muchas personas las utilicen como medio de transporte, aumenta el riesgo de que estos vehículos sean usados de manera ilegal o para actividades criminales.

Algunos de los problemas específicos asociados a este fenómeno son:

- **Uso de motos para asaltos:** Los motociclistas, especialmente aquellos que van con acompañantes, son comúnmente vistos en los asaltos callejeros, como robos de celulares, carteras o incluso agresiones físicas. La capacidad de moverse rápidamente por las calles y escapar antes de que la policía pueda reaccionar facilita que los delincuentes usen motos para realizar estos crímenes.

- Normas poco claras o débiles sobre el transporte de acompañantes: Aunque existe una normativa que regula el uso de motos, especialmente en cuanto a los acompañantes, la aplicación de estas leyes es débil. En muchos casos, las motocicletas pueden ser vistas transportando más de un acompañante o personas sin el equipo de seguridad adecuado (casco, chaleco reflectante), lo que incrementa el riesgo de accidentes y también de utilización del vehículo para actividades ilícitas.
- Falta de identificación de los infractores: En muchas situaciones, los criminales utilizan motocicletas sin matrícula o con matrículas falsificadas, lo que dificulta la identificación de los responsables en caso de un delito. Además, el uso de cascos completos por parte de los motociclistas impide que se reconozca su identidad fácilmente.
- Riesgos para los pasajeros: Las personas que viajan como acompañantes en las motos también están expuestas a altos niveles de riesgo, tanto en términos de seguridad vial como de criminalidad. Muchas veces, las personas se convierten en víctimas de los delincuentes mientras viajan en motos, ya sea por robo o por la violencia que se genera durante los enfrentamientos con las autoridades.
- Tensiones entre la seguridad y la libertad de transporte: Por un lado, el transporte de acompañantes en motos es visto por muchos como una forma eficiente de desplazamiento en el caos urbano, especialmente en ciudades con un tráfico congestionado. Sin embargo, el aumento de la inseguridad y el crimen vinculado a las motos hace que las autoridades tengan que balancear la necesidad de garantizar la seguridad de los ciudadanos con la de permitir el libre uso del transporte.





1.3 JUSTIFICACIÓN PARA UN MARCO LEGAL QUE REGULE EL USO DE MOTOCICLETAS CON ACOMPAÑANTE

La implementación de una regulación más estricta sobre el uso de motocicletas con acompañantes permitiría un mayor control de los vehículos en circulación. Al exigir que se cumplan ciertas normas (como el uso de cascos y la limitación de la cantidad de pasajeros), se dificultaría el uso de estas motocicletas para fines delictivos. Además, la exigencia de identificación clara de los vehículos permitiría a las autoridades rastrear y sancionar a los infractores de manera más eficiente.

La falta de regulación sobre el uso de motocicletas con acompañantes favorece la impunidad de los delincuentes, ya que pueden operar sin ser fácilmente identificados. Un marco legal robusto, que incluya el control de la matrícula, la revisión del estado de los vehículos y el uso de identificadores claros, permitiría reducir este problema, aumentando la tasa de resolución de crímenes.

Una regulación clara sobre el transporte de acompañantes en motocicletas también tiene el potencial de mejorar la seguridad vial, al reducir los accidentes de tránsito relacionados con el transporte no seguro o la conducción imprudente. Los motociclistas que respeten las normas (por ejemplo, no transportar más de un acompañante o asegurar el uso de cascos) reducirían el riesgo de accidentes, contribuyendo a una mayor seguridad para todos los ciudadanos.

El establecimiento de normas claras para el uso de motocicletas con acompañantes fomentaría una mayor responsabilidad en los conductores, contribuyendo a una cultura de respeto por las leyes de tránsito. La obligación de registrar adecuadamente los vehículos y realizar revisiones periódicas también podría contribuir a que el parque automotor en general sea más seguro y eficiente.

Con esta propuesta normativa se va a permitir el aumento de la confianza ciudadana en las autoridades encargadas de la seguridad pública. La percepción de que las autoridades están tomando medidas efectivas para reducir la criminalidad contribuiría a una mayor cohesión social y colaboración con las fuerzas de seguridad.

1.4 PROPUESTAS DE REGULACIÓN

Para lograr los objetivos planteados, se sugiere la implementación de un marco legal que contemple las siguientes medidas:

1. **Limitación de acompañante:** Establecer que solo una persona viaje en la motocicleta garantiza que ésta no se use para otros fines ajenos al trabajo o el transporte particular, dificultando el principal *modus operandi* de los extorsionadores, quienes lo usan como principal herramienta de ejecución de sus delitos y escape del lugar del crimen. Asimismo, determinar las excepciones para llevar a un acompañante, las cuales deben estar ligadas exclusivamente con el desempeño laboral y el desempeño de las fuerzas de seguridad y emergencias.



HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

2. **Verificación de matrícula y registro:** Implementar una revisión periódica de las motocicletas para verificar que sus placas sean legítimas y correspondan a un registro adecuado. Las motos sin matrícula o con placas falsas deberían ser confiscadas inmediatamente.
3. **Controles de tránsito específicos para motocicletas:** Crear operativos específicos para el control de motocicletas en puntos estratégicos de las ciudades, especialmente en zonas donde se registran altos índices de delitos cometidos con motos.
4. **Campañas de sensibilización:** Implementar campañas de concientización sobre los riesgos de transportar acompañantes de forma ilegal, tanto en términos de seguridad vial como en términos de delitos. Estas campañas deben ir acompañadas de la formación de los conductores en el cumplimiento de las normativas.

1.5 EFECTOS SOBRE LA EFICACIA EN LA PREVENCIÓN DE DELITOS

➤ Disuasión de la criminalidad

La regulación del uso de motocicletas sin acompañantes podría tener un efecto directo en la disuasión de la criminalidad. Al imponer restricciones claras y estrictas en el transporte de acompañantes, se dificultaría la ejecución de delitos como robos, asaltos y otros crímenes perpetrados con dicho medio de transporte. La norma también facilitaría la identificación de infractores y podría ayudar a prevenir los delitos antes de que ocurran, dado que los delincuentes tendrían mayores dificultades para operar con impunidad.

➤ Mejora de la respuesta ante situaciones de riesgo

Las autoridades de seguridad pública, como la policía, contarían con una herramienta adicional para intervenir rápidamente en situaciones sospechosas relacionadas con motocicletas. La existencia de una norma clara podría permitir una respuesta más rápida y organizada ante eventos delictivos, facilitando la persecución de los delincuentes y la protección de los ciudadanos. Esto sería especialmente útil en contextos urbanos, donde los crímenes se cometen con gran rapidez.

➤ Reducción de la inseguridad ciudadana

A largo plazo, la vigencia de esta norma podría contribuir a la reducción de la percepción de inseguridad en la población. La sociedad tiende a sentirse más segura cuando las autoridades son percibidas como efectivas en la lucha contra el crimen, lo que, en este caso, se lograría a través del control de las motocicletas. Una mayor seguridad en las calles resultaría en una reducción de la tasa de criminalidad, lo que impactaría positivamente en la calidad de vida de los ciudadanos.

➤ **Mayor control y fiscalización de los motociclistas**

Con la implementación de normas específicas para las motocicletas, se incrementaría la capacidad del Estado para controlar y fiscalizar el uso de este tipo de vehículos. Las autoridades de tránsito tendrían más recursos y herramientas para identificar motocicletas en situación irregular, como aquellas que transportan acompañantes de manera ilegal o que no cumplen con los requisitos de seguridad.

II. ASPECTO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú de 1993.
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en vehículos Menores.
- Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades
- Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.
- Decreto Legislativo N° 1316, que modifica la Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, aprueba el TUO del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito.
- Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en vehículos Motorizados o No motorizados.
- Decreto Supremo N° 011-2014-IN, Reglamento de la Ley N° 27933,
- Decreto Supremo N° 035-2019-MTC, Decreto Supremo que precisa disposiciones sobre el Servicio de Transporte Público de Personas en Vehículos Menores No Autorizados y establece disposiciones sobre el bloqueo de aplicativos y/o páginas web.
- Decreto Supremo N° 023-2021-MTC, Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, para establecer las reglas de circulación de los vehículos de movilidad personal y otras disposiciones.

III. EFECTOS DE VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La presente proposición legislativa no contraviene el ordenamiento jurídico vigente, ni colisiona con otra norma aplicable al presente caso. Por el contrario, la implementación de una norma que regule de manera estricta el uso de motocicletas sin acompañante tendría importantes efectos sobre la legislación nacional en el Perú, especialmente en áreas relacionadas con la seguridad pública, el ordenamiento del tránsito y la lucha contra la criminalidad. La vigencia de esta normativa no solo impactaría en el ámbito legal de las



motocicletas, sino que también influiría en diversas áreas del marco legal y en la forma en que se abordan los problemas de inseguridad ciudadana.

Este tipo de regulación podría influir en la actualización y mejora de otras leyes de tránsito relacionadas con el transporte de pasajeros en motocicletas, así como en las normas sobre la seguridad vial en general.

El establecimiento de normas claras para el uso de motocicletas para el viaje de una sola persona podría facilitar la creación de nuevas herramientas legales en el ámbito de la seguridad pública, como el aumento de patrullajes, operativos de control, y la aplicación de medidas preventivas ante la creciente preocupación por la inseguridad en áreas urbanas. Las leyes y procedimientos establecidos en esta nueva normativa también podrían ser acompañados de sanciones más rigurosas, mejorando el cumplimiento de las reglas y disuadiendo el uso ilícito de motocicletas para la comisión de delitos.

La implementación de una norma como la que regula el uso de motocicletas también podría implicar un fortalecimiento de la colaboración entre las autoridades locales y las fuerzas de seguridad, como la Policía Nacional del Perú (PNP). La normatividad permitiría a las fuerzas del orden actuar de manera más eficaz y coordinada en la identificación, persecución y captura de los delincuentes que utilizan este medio para delinquir. Esto podría incluir nuevas estrategias de vigilancia y control, y fortalecería la capacidad del sistema judicial para sancionar a los infractores de manera más eficiente.

Va tener un impacto en las políticas públicas centradas en la prevención de delitos. En este sentido, las autoridades podrían promover programas de educación vial, sensibilización en seguridad y campañas de concientización sobre los peligros del transporte irregular de acompañantes. Además, la política pública podría centrarse en la capacitación de la policía y otros actores responsables de la seguridad para la correcta aplicación de las nuevas normas.

IV. ANALISIS COSTO – BENEFICIO

El presente proyecto de Ley, no representa costo o gasto alguno al erario nacional, por cuanto para su implementación solo se restringirá el uso de las motocicletas para el transporte o viaje de una sola persona, contrarrestando el principal *modus operandi* de los principales delitos ligadas a las extorsiones, asaltos a mano armada y asesinatos, las cuales se valen de dicho vehículo con un acompañante.

La implementación de la presente ley beneficia a la seguridad pública del país frente al flagelo de la criminalidad, protegiendo a la ciudadanía de delitos contra la vida, el cuerpo y la salud, contra el patrimonio y contra la libertad.

V. RELACION CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLITICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL

a) La Agenda Legislativa

La presente iniciativa legislativa tiene vinculación con la agenda legislativa para el periodo anual de sesiones 2023 - 2024, aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2023-2024-CR, en lo referido en:

OBJETIVO 1: "DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO"

Mediante la política de estado que busca la "Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú"

OBJETIVO 4: "ESTADO EFICIENTE, TRANSPARENTE Y DESCENTRALIZADO"

Mediante la política de estado que busca la "Afirmación de un estado eficiente y transparente"

b) EL ACUERDO NACIONAL

Este Proyecto de Ley se enmarca en la misma dirección que las políticas del Acuerdo Nacional, en particular con la siguiente:

POLÍTICA DE ESTADO 1: DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO

En su objetivo N° 0 7. sobre Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana, que establece lo siguiente:

"Nos comprometemos a normar y fomentar las acciones destinadas a fortalecer el orden público y el respeto al libre ejercicio 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; (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".

En su objetivo N° 09 sobre Política de Seguridad Nacional, que establece lo siguiente:

"Nos comprometemos a mantener una política de seguridad nacional que garantice la independencia, soberanía, integridad territorial y la salvaguarda de los intereses nacionales. Consideramos que ésta es una tarea que involucra a la sociedad en su conjunto, a los organismos de conducción del Estado, en especial a las Fuerzas Armadas, en el marco de la Constitución y las leyes. En tal sentido, nos comprometemos a prevenir y afrontar cualquier amenaza externa o interna que ponga en peligro la paz social, la seguridad integral y el bienestar general. Con este objetivo el Estado: (a) fomentará la participación activa de toda la sociedad en su conjunto, en el logro de objetivos de la política de seguridad nacional; (b) garantizará la plena operatividad de las Fuerzas Armadas orientadas a la disuasión, defensa y prevención de conflictos, así como al mantenimiento de la paz; (c) impulsará la enseñanza de los conceptos básicos de la seguridad nacional en todos los niveles del sistema educativo nacional; y (e) mantendrá una estrecha coordinación entre el sistema de defensa nacional y la política exterior para la definición y defensa de los intereses permanentes del Estado".

POLÍTICA DE ESTADO N° 24. AFIRMACIÓN DE UN ESTADO EFICIENTE Y TRANSPARENTE.

"Con este objetivo el Estado: (a) incrementará la cobertura, calidad y celeridad de la atención de trámites así como de la provisión y prestación de los servicios públicos, para lo que establecerá y evaluará periódicamente los estándares básicos de los servicios que el Estado garantiza a la población; (b) establecerá en la administración pública mecanismos de mejora continua en la asignación, ejecución, calidad y control del gasto fiscal; (c) dará acceso a la información sobre planes, programas, proyectos, presupuestos, operaciones financieras, adquisiciones y gastos públicos proyectados o ejecutados en cada región, departamento, provincia, distrito o instancia de gobierno; (d) pondrá en uso instrumentos de fiscalización ciudadana que garanticen la transparencia y la rendición de cuentas en todas las instancias de gobierno; (e) erradicará la utilización proselitista del Estado y la formación de clientelas; (f) mejorará la capacidad de gestión del Estado mediante la reforma integral de la administración pública en todos sus niveles; (g) reducirá los costos de acceso a los bienes y servicios públicos; y (h) revalorará y fortalecerá la carrera pública promoviendo el ingreso y la permanencia de los servidores que demuestren alta competencia y solvencia moral."



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/04/2025 12:28:30-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Elvis
Heman FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/04/2025 14:08:11-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/04/2025 13:42:38-0500



Firmado digitalmente por:
MONTEZA FACHO Silvia
Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/04/2025 10:20:37-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Elvis
Heman FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/04/2025 14:08:35-0500



Firmado digitalmente por:
DOROTEO CARBALLO Rau
Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/04/2025 16:31:50-0500

Jr. Huallaga 358 – Cercado de Lima
Edif. Fernando Belaúnde Terry – Oficina 403
Teléfono Oficina: 01-311 7777 – Anexo 7230

www.congreso.gob.pe

E-mail: hportero@congreso.gob.pe

Página 16 de 16



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/04/2025 18:03:09-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/04/2025 12:45:31-0500