



Proyecto de Ley N° 11098/2024-52

Municipalidad Distrital de Mi Perú
Oficina General de Asuntos Jurídicos

"AÑO DE LA RECUPERACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LA ECONOMÍA PERUANA"

Mi Perú, 30 de abril del 2025

OFICIO 005-2025-MDMP/OGAJ

Señor.

EDUARDO SALHUANA CAVIDES.

Presidente del Congreso de la República

Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n, Cercado de Lima, Lima, Perú

Presente. -



Asunto: Remito Acuerdo de Concejo N° 008-2025-MDMP, que aprueba Iniciativa Legislativa.

De mi mayor consideración:

A través del presente, es grato dirigirme a vuestra persona, con el objeto de saludarlo cordialmente, en nombre del Alcalde de la Municipalidad Distrital de Mi Perú, Irvin T. Chávez León y, en el mío propio y, expresarle lo que a continuación enuncio:

Que, mediante el **Acuerdo de Concejo N° 008-2025-MDMP**, de fecha 25 de febrero de 2025, los integrantes del Concejo de esta Municipalidad aprobaron la propuesta de Iniciativa Legislativa N° 001-2025-MDMP denominada **"PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA LA CIRCULACIÓN DE MOTOS LINEALES"**.

Por lo que en virtud a ello, cumplo con remitir el **Acuerdo de Concejo N° 008-2025-MDMP**, cuyo proyecto de Ley y exposición de motivos, forman parte integrante del indicado Acuerdo de Concejo, de conformidad con las atribuciones prescritas en el Inc. 13 del Art. 9 de la Ley Orgánica de Municipalidades, en el sentido que corresponde al Concejo Municipal aprobar el proyecto de ley que en materia de su competencia sean propuestas al Congreso de la República.

Sin otro particular, es propicia la ocasión para expresarle el respeto que tenemos por vuestra persona y por la entidad que representa.

Atentamente,

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE
MI PERÚ

YOVANA TIRADO GUEVARA
Oficina General de Asuntos Jurídicos

Ru-1891762



Municipalidad
Distrital de
MI PERÚ

"Año de la Recuperación y
Consolidación de la Economía Peruana"

ACUERDO DE CONCEJO N° 008-2025-MDMP

Mi Perú, 25 de febrero de 2025

EL CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO DE MI PERÚ

VISTO:

En Sesión Ordinaria de Concejo de la fecha, el Memorando N° 1189-2024-MDMP/GM de la Gerencia Municipal, el Informe N° 372-2024-OGAJ/MDMP de la Oficina General de Asesoría Jurídica, el Memorando N° 733-2024-MDMP/OGPP de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, el Memorando N° 1180-2024-MDMP/GM de la Gerencia Municipal, el Informe N° 061-2024-MDMP/GSC de la Gerencia de Seguridad Ciudadana

CONSIDERANDO:

Que, el Artículo 194 de la Constitución Política del Perú, establece que, las municipalidades provinciales y distritales son los órganos de gobierno local. Tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. Para tal efecto, el artículo II del Título Preliminar de la Ley N° 27972 — Ley Orgánica de Municipalidades, precisa que la autonomía de la Constitución Política del Perú regula para las municipalidades radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que el Artículo 107° de la Constitución Política del Perú, establece que el presidente de la República y los Congresistas tienen derecho de iniciativa legislativa en la formación de las leyes; asimismo, señalando, que también tienen el mismo derecho en las materias que le son propias los otros poderes del Estado, las instituciones públicas autónomas, los Municipios y los Colegios Profesionales; asimismo lo tienen los Ciudadanos que ejercen el derecho de iniciativa conforme a Ley;

Que, el Inciso 13) del Artículo 9° de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, establece que le corresponde al Concejo Municipal aprobar los proyectos de Ley que en materia de su competencia sean propuestos al Congreso de la República;

Que, asimismo el artículo 123° del acotado cuerpo legal señala que las relaciones que mantienen las municipalidades con el Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los poderes del Estado tienen por finalidad garantizar el ejercicio del derecho de iniciativa legislativa, la coordinación de las acciones de competencia de cada uno, así como el derecho de propuesta o petición de normas reglamentarias de alcance nacional. Estas relaciones implican respeto mutuo y atención a las solicitudes que se formulen recíprocamente.

Que, con el Informe N° 061-2024-MDMP/GSC de la Gerencia de Seguridad Ciudadana seña que: ante el alarmante crecimiento del accionar delictual, especialmente, de organizaciones criminales que perpetran delitos contra la vida, el cuerpo y la salud y contra el patrimonio, especialmente, en la modalidad de sicariato con acciones que causan pánico, angustia, terror y zozobra entre la población, haciendo uso para ello, de motocicletas en donde se desplazan dos personas que viajan con casco y con indumentarias que les permite no ser reconocidos por sus víctimas testigos y los policías a cargo de la investigación resulta pertinente adoptar alguna acción que ponga freno a estos graves hechos ilícitos. La cifra Respecto a los delitos cometidos por dos personas que circulan en motocicletas son muy altas y su reflexión permitirá detectar quienes estén cometiendo estos graves delitos utilizando un segundo pasajero en la motocicleta cómo nos enseña la experiencia similar en otros países particularmente en Colombia donde dicha restricción ha reducido de una forma importante el nivel de criminalidad. Las medidas restrictivas que se establecen en el proyecto de ley materia del presente juicio de esta gerencia deben ser aplicadas con carácter de Urgente inaplazable para contribuir con estrategias que contribuyan a mejorar los índices los índices de victimización y percepción de la inseguridad y que sirvan como respuesta ante el incremento exponencial por parte de la criminalidad organizada que ya viene teniendo de sangre a todo el país pero debe ser una medida de carácter temporal es decir una vez superada esta crisis de inseguridad se debe dejar sin efecto para que los ciudadanos puedan retomar su derecho a libre de tránsito.

Que, a través del Memorando N° 733-2024-MDMP/OGPP de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto indica que habiendo revisado y evaluado el proyecto de ley que establece medidas restrictivas para la circulación de las motocicletas opina que se articula al Plan Estratégico Institucional (PEI) respectivamente al Objetivo Estratégico Institucional (OEI) OEI.05 reducir los niveles de inseguridad ciudadana en el distrito contribuyendo a salvaguardar la integridad de los vecinos. Por lo que la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, emite opinión técnica favorable respecto al mencionado proyecto.

Que, mediante el Informe N° 372-2024-OGAJ/MDMP de la Oficina General de Asesoría Jurídica, se indica que Es viable que el concejo municipal apruebe mediante acuerdo de consejo del proyecto de ley que establece medidas restrictivas para la circulación de las motocicletas

Estando a las facultades conferidas por el numeral 15) del artículo 9° de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972, los artículos 83° y 98° del Reglamento Interno del Concejo; y con el **VOTO UNÁNIME** de los miembros del Concejo Municipal y con la dispensa del trámite de lectura y aprobación del acta;



Municipalidad
Distrital de
MI PERÚ

"Año de la Recuperación y
Consolidación de la Economía Peruana"

ACUERDA:

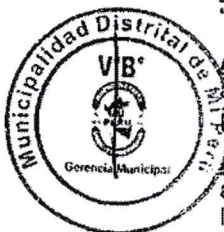
ARTÍCULO PRIMERO.- APROBAR la propuesta de Iniciativa Legislativa N° 001-2025-MDMP denominada "PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA LA CIRCULACIÓN DE MOTOS LINEALES"

ARTÍCULO SEGUNDO.- PROPONER al Congreso de la República, de conformidad con el numeral 13, del artículo 9° de la Ley N° 27972 – Ley Orgánica de Municipalidades, la iniciativa legislativa propuesta en el artículo primero.

ARTÍCULO TERCERO.- ENCARGAR a la Oficina General de Asuntos Jurídicos la remisión del presente acuerdo de concejo a la Presidencia del Congreso de la República del Perú, con la respectiva iniciativa legislativa que contiene la fórmula legal para efectos del trámite parlamentario correspondiente.

ARTÍCULO CUARTO.- ENCARGAR a la Oficina General de Asuntos Jurídicos la publicación del presente Acuerdo, en el diario oficial El Peruano, la notificación del presente acuerdo de concejo a las unidades orgánicas correspondientes y a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto la publicación en el Portal Institucional (www.munimiperu.gob.pe)

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.



MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE MI PERÚ
Irvin T. Chavez Leon
IRVINT. CHAVEZ LEON
ALCALDE



PROYECTO DE LEY

LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS RESTRICTIVAS PARA LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer medidas restrictivas para la circulación de motocicletas, con la finalidad de implementar nuevas estrategias para enfrentar la creciente ola delictiva que causa temor, angustia, terror y zozobra entre nuestra población y consiguientemente afecta la calidad de vida de todos los peruanos.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

La presente Ley es de aplicación obligatoria a todos los propietarios de motocicletas que circulen en la jurisdicción de la Región Lima y en la provincia constitucional del Callao.

Esta ley no tiene alcance a las motocicletas pertenecientes a las entidades públicas y que circulen en cumplimiento de sus funciones encomendadas.

El Poder Ejecutivo, mediante Decreto Supremo puede ampliar progresivamente, los alcances de la Ley, a las demás regiones del país.

Artículo 3. Restricciones de circulación

Solo puede circular (conducir) en motocicletas, el propietario y/o propietarios que figuren como tal en la respectiva tarjeta de propiedad.

Si la motocicleta pertenece a una persona jurídica, esta puede ser conducida de manera individual, por su representante legal o apoderado.

Artículo 4. Excepción

Excepcionalmente, la motocicleta puede ser conducida por persona distinta a su propietario, siempre que esté registrada en la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía nacional del Perú. De igual manera, se podrá permitir la circulación de más de una persona como acompañante, cuando el vehículo constituya una movilidad familiar, siempre y cuando se encuentre debidamente registrada.

Artículo 5. Requisitos mínimos para el registro de Personas Autorizadas a Circular en Motocicletas

Debe contener de manera obligatoria la siguiente información:

- 1) Nombre completo del propietario de la motocicleta
- 2) Documento de Identidad del propietario
- 3) Dirección del propietario
- 4) Placa de rodaje de la motocicleta
- 5) Nombre Completo de las personas autorizadas a circular en la motocicleta, ya sea como conductor o como acompañante.
- 6) Documento de Identidad de la persona autorizada a circular como conductor o acompañante
- 7) Dirección de la persona autorizada a circular como conductor o acompañante
- 8) Vínculo o parentesco entre el propietario de la motocicleta y la persona autorizada para circular como conductor o acompañante.
- 9) Las demás que se precise en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 6. Competencias de Fiscalización

La Policía Nacional del Perú tiene competencia a nivel nacional para fiscalizar la circulación de las motocicletas y para verificar el cumplimiento de la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 7. Infracciones y Sanciones

Constituyen infracciones administrativas el incumplimiento de las obligaciones contenidas en la presente Ley y su Reglamento.

El Reglamento, tipifica las infracciones administrativas. Asimismo, establece las sanciones aplicables y medidas provisionales que sean necesarias adoptar.

Artículo 8. Competencia para sancionar

El Ministerio del Interior ejerce la potestad sancionadora, para determinar la responsabilidad administrativa y aplicar las sanciones que correspondan. Adicionalmente, tienen competencia para la disposición de medidas

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA: Reglamentación

El Poder Ejecutivo, reglamenta la presente Ley en un plazo de treinta (30) días calendarios, contados a partir de su publicación.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Estado Peruano tiene entre sus fines esenciales, el deber ineludible de proteger a la población de las amenazas contra su seguridad, tal como se recoge en el artículo 44° de la Constitución Política del Perú.

En esa línea, la Policía Nacional del Perú —PNP— tiene como finalidad fundamental el prevenir, investigar y combatir la delincuencia con el objeto de proteger y ayudar a las personas y las comunidades, tal y como lo establece el artículo 166° de la Constitución Política del Perú, mientras que, los gobiernos locales brindan el servicio de seguridad ciudadana con la cooperación de la Policía Nacional del Perú, a fin de fortalecer la protección de la población.

La delincuencia, es el segundo de los problemas públicos que afecta a nuestra población, solo superado por el flagelo de la corrupción, tal como lo refleja el informe técnico "PERÚ: PERCEPCIÓN CIUDADANA SOBRE GOBERNABILIDAD, DEMOCRACIA Y CONFIANZA EN LAS INSTITUCIONES.

PERÚ: PRINCIPALES PROBLEMAS DEL PAÍS
Semestre: Abril - Setiembre 2022 / Abril - Setiembre 2023 P/
(Porcentaje).

Principales problemas del país	Semestre Móvil		Diferencia (Puntos porcentuales)
	Abr - Set 2022	Abr - Set 2023 P/	Abr - Set 2023 P/ Abr - Set 2022
Corrupción	49,9	55,6	5,7
Delincuencia	30,9	34,9	4,0
Bajas sueldos/aumento de precios	34,5	23,5	-11,0
Pobreza	17,5	16,0	-1,5
Falta de seguridad ciudadana	12,0	13,2	1,2
Falta de empleo	16,6	12,9	-3,7
Mala calidad de la educación estatal	9,6	11,4	1,8
Falta de credibilidad y transparencia del gobierno	12,6	11,3	-1,3
Falta de cobertura / mala atención en salud pública	6,4	7,8	1,4
Falta de apoyo a la agricultura	3,4	3,7	0,3
Violencia en los hogares	2,8	3,0	0,2
Mal funcionamiento de la democracia	2,7	1,8	-0,9
Violación de derechos humanos	1,2	1,3	0,1
Falta de cobertura del sistema de seguridad social	0,9	0,5	-0,4
Falta de vivienda	0,5	0,3	-0,2
Otro	15,8	18,3	2,5
Ninguno	1,0	1,1	0,1

Elaboración:

Nota: Pregunta con alternativas de respuesta múltiples.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG) - Módulo: Gobernabilidad, Transparencia y Democracia.

- Los artículos 75 y 76, numeral 4 del reglamento del Congreso de la República, establecen que las proposiciones de ley deben contener una **exposición de motivos** donde se exprese el problema que se pretende resolver y los fundamentos de la propuesta; los antecedentes legislativos; el efecto de la vigencia de la norma que se propone sobre la legislación nacional, precisando qué artículos o partes de los artículos propone modificar o derogar; el análisis costo-beneficio de la futura norma legal que incluya la identificación de los sectores que se beneficiarían o perjudicarían con el proyecto de ley, los efectos monetarios y no monetarios de la propuesta, su impacto económico y, cuando corresponda, su impacto presupuestal y ambiental; en tanto que se precisa que las proposiciones de ley presentadas por las Municipalidades sólo podrán versar sobre asuntos de su exclusiva competencia.

Ahora bien, la población identifica la circulación de motocicletas con dos personas, como una de las modalidades más frecuentes para la comisión de delitos, lo que genera angustia y zozobra al observar el incremento de esta modalidad en casi todos los departamentos del país, especialmente en Lima y la Provincia Constitucional del Callao, que representa casi un tercio de la población nacional y la mayor concentración de estos vehículos menores.

I. ANTECEDENTES

El marco legal que guarda relación con el presente proyecto, es el siguiente:

A. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ

Artículo 1. *La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.*

Artículo 2. *Toda persona tiene derecho:*

1. *A la Vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar. El concebido es sujeto de derecho en todo cuanto le favorece.*
(...)
11. *A elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la Ley de extranjería.*
22. *A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida".*



B. DECRETO LEGISLATIVO N° 1216, DECRETO LEGISLATIVO QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

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 no días hábiles, respectivamente, contados a partir de la publicación del reglamento del presente decreto legislativo".*

C. DECRETO SUPREMO N° 033-2001-MTC, REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO DEFINICIONES

Artículo 2.- *Para los fines del presente Reglamento se entenderá por:*

Motocicleta: Vehículo de dos ruedas, con o sin sidecar, provisto de un motor de propulsión."

D. DECRETO SUPREMO N° 058-2003-MTC, REGLAMENTO NACIONAL DE VEHÍCULOS ANEXO I: CLASIFICACIÓN VEHICULAR

Categoría L: Vehículos automotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos destinados a circular por las vías públicas terrestres.

L1: Vehículos con dos (2) ruedas, con una Velocidad máxima de construcción de 50 km/h y con una cilindrada de hasta 50 cm³ en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión.

L3: Vehículos con dos (2) ruedas, con una velocidad máxima de construcción mayor a 50 km/h y con una cilindrada superior a 50 cm³ en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión."

E. DECRETO SUPREMO N° 022-2019-IN, DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1216, DECRETO LEGISLATIVO QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA EN MATERIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- Uso y Especificaciones técnicas de cascos y chalecos

En un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles contados a partir de la vigencia del presente

Reglamento, el MTC, mediante Resolución Directoral de la DGPRTM, establece las especificaciones técnicas para el uso de los cascos de seguridad, el chaleco, así como las restricciones o limitaciones, de conformidad con lo señalado en el artículo 5 de la Ley. La vigencia de la mencionada normativa es acompañada de un plan de sensibilización para el uso de cascos de seguridad y chalecos distintivos, a cargo del MTC y la PNP.

Segunda.- Obligatorio del uso de cascos y chalecos con el número de matrícula de la Placa Única Nacional de rodaje de la motocicleta.

Las sanciones correspondientes a las infracciones tipificadas en los códigos G.67, G.68 y G.69 del Anexo I del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, son impuestas a partir de los ciento ochenta (180) días hábiles contados desde el día siguiente de publicada la Resolución Directoral de la DGPRTM referida en la Primera Disposición Complementaria Final del presente Reglamento.

Tercera.- Uso de la calcomanía holográfica de seguridad

En un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles contados a partir de la vigencia del presente Reglamento, el MTC regula el uso de la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo

La reglamentación relacionada al uso obligatorio de la calcomanía holográfica establece su exigencia solo a los vehículos que deban contar con la nueva placa única nacional de rodaje, de acuerdo al Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017- 2008-MTC."



F. **DECRETO SUPREMO N° 026-2017-IN, REGLAMENTO DEL DECRETO LEGISLATIVO N-1267, LEY DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ**

Artículo 4.- Funciones

Son funciones de la Policía Nacional del Perú las siguientes:

- a. Garantizar, mantener y restablecer el orden interno, orden público y la seguridad ciudadana;
- b. Mantener la paz y la convivencia social pacífica, garantizando la seguridad, tranquilidad y el orden público;
- c. Promover e implementar mecanismos de coordinación y articulación en favor de la seguridad ciudadana;
- d. Garantizar el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y privado (...)
- 23) Identificar a las personas con fines policiales y expedir certificados de antecedentes policiales, autorización de uso de lunas oscurecidas y otros relacionados con el cumplimiento de sus funciones; (...)
- 27) Ejercer las demás funciones que le señala en la Constitución, las leyes y sus reglamentos."

II. **ANÁLISIS DEL PROBLEMA**

II.1. **El problema que se pretende resolver**

En la actualidad, nuestro país viene atravesando por una ola creciente de ataques delictivos, ocasionado principalmente por integrantes de organizaciones criminales, en muchos casos de origen transnacional, que intentan tomar el control de nuestro país, siendo entre otras, la modalidad más recurrente, los ataques de sicariato o los ataques a personas que portan sus equipos móviles, que recurren a la violencia desmedida, incluso haciendo uso de armas de fuego, para lograr su vil propósito, lo que viene ocasionando un gran número de pérdida de vidas humanas, ocasionando temor, angustia, zozobra y terror, ocasionando un grave riesgo de deterioro de la salud mental y la calidad de vida de nuestra población.

No existe una norma que restrinja la circulación de dos personas a bordo de motocicletas, que indudablemente atentas contras el derecho de libre tránsito de las personas, pero ante una situación de grave conmoción como la que venimos atravesando resulta urgente y necesario, la adopción de medidas extremas, que nos permita enfrentar con éxito el demencial ataque de la delincuencia.

Por otro lado, tenemos la falta de un correcto registro y control por parte de los organismos de seguridad que les permita hacer seguimiento a aquellas personas que emplean motocicletas en el día a día, vacío este, que viene permitiendo que un número no cuantificado de sujetos cometan delitos en contra de la población y no puedan ser identificados plenamente para ser sancionados

conforme a nuestra legislación penal vigente.

Ahora bien, para una mejor comprensión del problema, resulta necesario establecer las siguientes precisiones:

Desde el año 2010, el incremento de la comisión de delitos por parte de personas que utilizan las motocicletas para acercarse a la víctima o para darse a la fuga luego de perpetrado el delito, ha originado que el 85% de los asesinatos fueran cometidos por personas que se trasladaban en motocicletas², mientras que, en el año 2018, de acuerdo con la información difundida por la Policía Nacional del Perú, el 59% de los asaltos que se cometieron, se utilizó el mismo medio de transporte, por parte de los malhechores.

En los primeros meses del año 2019, según información proporcionada por el coronel PNP Lizandro Quiroga, entonces Jefe del Escuadrón de Emergencia de la Región Policial Lima, se reportaron más de 1200 asaltos que se cometieron empleando estos vehículos menores⁴.

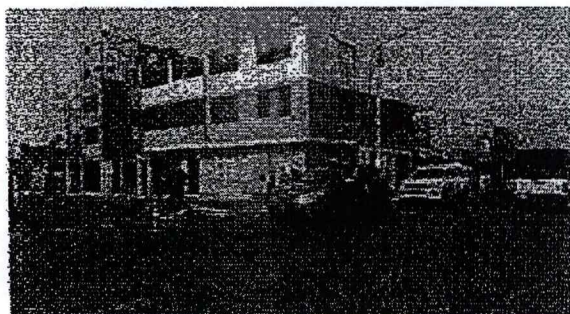
A pesar de la pandemia en el 2020, esta no frenó los crímenes por sicariato que en total se reportaron 422 casos a nivel nacional que se incrementó en un 18% en comparación al año 2019 que alcanzó 359 muertes. La tendencia en el presente año parece que podrá superar al año pasado ya que solo en enero de este 2021 se han perpetrado 40 asesinatos por encargo en todo el país, de las cuales 5 se han cometido en Lima y 10 en la Provincia Constitucional del Callao, de acuerdo a las estadísticas de la Dirección de Investigación Criminal (DIRINCRI).

En el mes de enero del 2021, en Lima y la provincia constitucional del Callao, se cometieron 40 asesinatos, de los cuales 18 fueron perpetrados usando como medio de transporte a las motocicletas¹.



Perú 21

40 muertes por sicariato se han perpetrado a nivel nacional solo en enero de 2021



País | Informativo

23 asesinados por sicarios durante noviembre en Lima y Callao

El sicariato en Lima ha ido en aumento durante los últimos meses, solo en noviembre se registraron 23 casos. El coronel PNP, Víctor Revoredo, comenta que el sicario actúa motivado por dinero, se calcula que cobran desde 200 hasta 500 soles para eliminar a su objetivo. El distrito de El Agustino, presenta mayor cantidad de casos. Fuente: [Latina TV]

Facebook Twitter LinkedIn YouTube Instagram

Según la información publicada en 2022, por el Sistema de Denuncias PNP, entre 2020 y 2021 se cometieron 72.850 hurtos agravados y 72.303 robos agravados en el país. El 59% de estos delitos fueron perpetrados por delincuentes que se desplazaban en motos lineales. Asimismo, precisó que el año 2021 hubo 687 asesinatos por sicariato, 329 casos más que en 2020. Y en el 82% de estos crímenes el asesino iba en este tipo de vehículo.

Por su parte, en el mes de abril de 2024, el Instituto Nacional de Estadística e informática publicó la *Estadísticas de Criminalidad, Seguridad Ciudadana y Violencia, enero-marzo 2024*, la cual contiene los principales indicadores de Seguridad Ciudadana, donde se precisan las denuncias por comisión de delitos, conforme al siguiente cuadro:

PERÚ: PRINCIPALES INDICADORES DE SEGURIDAD CIUDADANA Y VIOLENCIA, 2019 - 2023 Y ENERO - MARZO 2024

Indicadores	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023	2024 Ene - Mar
I DENUNCIAS POR COMISIÓN DE DELITOS						
1.1 Denuncias por comisión de delitos 11	446 508	328 819	493 671	497 581	555 228	124 951
Contra el patrimonio	295 760	185 656	247 672	315 728	375 673	85 792
Contra la vida, el cuerpo y la salud	44 963	33 927	39 302	45 141	49 303	4 508
Contra la seguridad pública	46 305	37 673	51 935	68 275	68 725	14 878
Contra la libertad	35 259	32 073	36 336	37 718	41 744	9 042
Otras 21	23 201	27 490	27 626	29 716	19 783	6 731
1.2 Denuncias por vehículos robados	20 139	13 944	19 591	23 789	28 985	6 882
Vehículos recuperados	13 630	10 309	12 168	13 744	13 770	3 131
1.3 Denuncias de accidentes de tránsito	95 800	57 396	74 624	53 837	57 172	20 991
1.4 Denuncias de trata de personas	509	372	535	631	316	96
1.5 Personas detenidas	162 505	178 512	173 616	195 921	215 159	35 698
II DENUNCIAS POR COMISIÓN DE FALTAS						
Denuncias por faltas	84 345	49 398	54 672	55 054	56 598	13 536
III BANDAS DESARTICULADAS						
Bandas desarticuladas	4 839	3 365	4 156	4 966	7 110	1 903
IV VIOLENCIA FAMILIAR Y SEXUAL						
4.1 Denuncias por violencia familiar	276 322	236 704	240 875	231 553	175 528	61 496
Física	116 458	97 068	97 541	92 724	65 725	23 976
Psicológica	133 653	124 157	125 326	119 145	90 785	31 799
Otra 21	26 211	17 459	18 008	19 684	15 038	5 721
4.2 Denuncias por violencia sexual	8 255	7 987	9 840	10 320	10 546	2 474
Hombres	495	486	629	622	727	157
Menor de 18 años	374	372	443	455	448	102
De 18 y más	121	114	177	167	279	55
Mujer	7 760	7 501	9 220	9 698	9 819	2 317
Menor de 18 años	4 902	4 824	5 820	6 297	5 984	1 346
De 18 y más	2 858	2 677	3 400	3 401	3 835	972
4.3 Casos atendidos por el Centro de Emergencia Mujer-CEM						
4.3.1 Violencia familiar	181 865	114 495	163 757	154 252	156 313	39 036
4.3.2 Violencia sexual	7 881	6 323	10 251	11 650	12 524	2 905

Fuente: INEI Informe Técnico N° 2 Junio 2024.

Durante el presente año, según información proporcionada por el Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana del Ministerio del Interior (Hasta setiembre), en Lima Metropolitana se han registrado 737 homicidios y 22 feminicidios. Sin embargo, durante octubre ha habido días donde el número de homicidios es realmente aterrador para nuestra población.



Denuncias por homicidios (a setiembre 2024) 3

	737	Total de homicidios
	22	Feminicidios
	7.2	Tasa de denuncias de homicidios por cada 100mil habitantes

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana del MININTER

Podemos afirmar lo mismo, de lo sucedido en la provincia constitucional del Callao:

Denuncias por homicidios (a setiembre 2024) 3

	142	Total de homicidios
	3	Feminicidios
	11.7	Tasa de denuncias de homicidios por cada 100mil habitantes

Denuncias registradas (a setiembre 2024) 4

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana del MININTER



II.2. Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad

El presente proyecto de ley, se fundamenta en un conjunto de premisas que guardan relación directa con la necesidad, viabilidad y oportunidad que a continuación se detallan:

Si bien es cierto que el inciso 11 del artículo 22 de la Constitución Política del Perú reconoce el derecho al libre tránsito, cabe indicar que, este derecho no es absoluto, ya que al igual que los demás derechos reconocidos en nuestra Carta Magna, así como en otros instrumentos normativos, posee limitaciones.

Al respecto, el Tribunal Constitucional, se ha pronunciado de manera reiterada sobre la materia, tal como los fundamentos expuestos en la sentencia dictada en el expediente N° 03110-2018-PHC/TC, en la que estableció lo siguiente:

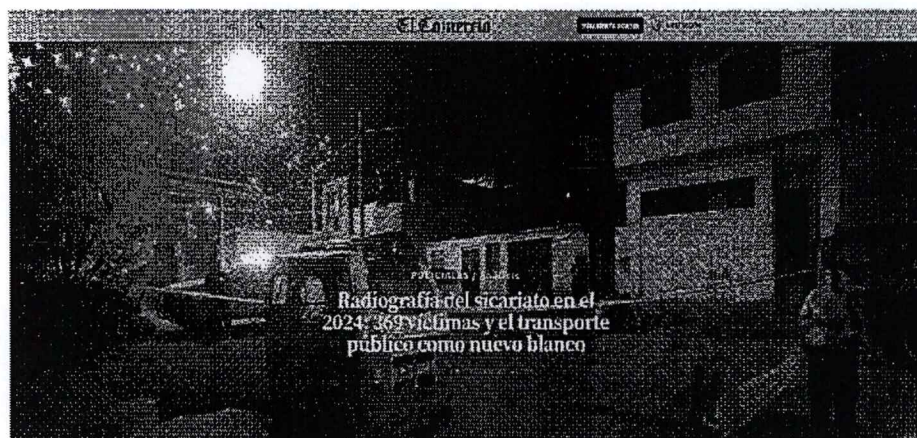
5. *Este Tribunal ha dejado sentado que una vía de tránsito público es todo aquel espacio que desde el Estado haya sido estructurado como referente para el libre desplazamiento de personas; por lo que, en principio, no existe restricción o limitación a la locomoción de los individuos. Sin embargo, como todo derecho fundamental, la libertad de tránsito no es un derecho absoluto, ya que puede y debe ser limitado por diversas razones.*
6. *En los precedentes establecidos en las Sentencias 00349-2004-AA/TC y 03482-2005-PHC/TC, este Tribunal ha dejado en claro que las vías de tránsito público son libres en su alcance y utilidad, pueden, sin embargo, y en determinadas circunstancias, ser objeto de regulaciones y aún de restricciones. Cuando estas provienen directamente del Estado, se considera que la restricción es legítima, pues la limitación impuesta la estaría ejerciendo por el poder que como Estado goza; es decir, el ius imperium, con el objetivo de obtener o lograr un bien mayor para el resto de la comunidad que va a ser beneficiada con esta limitación. En el caso que la limitación o perturbación de la libertad de tránsito provenga de particulares, es necesario que estos cuenten con una autorización por parte de la autoridad competente.*
- (...)
8. *El bien jurídico "seguridad ciudadana" constituye la más frecuente de las formas de limitación de las vías de tránsito al público. Tras la consabida necesidad de garantizar que la colectividad no se vea perjudicada en sus derechos más elementales*

frente al entorno de inseguridad recurrente en los últimos tiempos, se ha vuelto una práctica reiterada el que los vecinos o las organizaciones que los representan opten por colocar rejas o mecanismos de seguridad en las vías de tránsito público. Por ello, la instalación de rejas metálicas en la vía pública no es per se inconstitucional, como ya lo ha establecido este Tribunal en la Sentencia 00481-2000-AA/TC."

De acuerdo a una reciente publicación del Sistema de Información de Defunciones (SINADEF) del Ministerio de Salud, hasta el 10 de octubre del presente año, se registraron 1493 homicidios en todo el país, que supera las 1,431 muertes violentas registradas el año pasado.

Esto equivale a un promedio de cinco (05) homicidios diarios desde el inicio del 2024, lo que lo perfila como el segundo año con mayor número de homicidios de los últimos ocho (08) años, superado sólo por el 2022. El incremento de estos crímenes comenzó a notarse en 2021, cuando los homicidios aumentaron a 1317, superando significativamente los 1002 casos del 2020. Por regiones, Lima es la más afectada, con 638 homicidios registrados en lo que va del año, seguida por la Libertad (198), Callao (90), Piura (81) e Ica (67).

En este escenario, diversos sectores —como transportistas, bodegueros y comerciantes— vienen denunciando ataques por extorsionadores y sicarios. El Gobierno ha declarado en emergencia algunos distritos de la capital de la República desde el pasado 26 de septiembre; sin embargo, la actividad criminal continúa. Esta información se complementa con lo publicado por el diario El Comercio que informa de 369 muertes por sicariato en lo que va del año.



De igual manera, otra de las modalidades más usadas por los amigos de lo ajeno en es el "arrebato" especialmente de equipos móviles, carteras y mochilas mediante el uso de las motocicletas con las que circulan por las calles a cualquier hora del día.

Es por ello, que también se propone en principio que, el ámbito de aplicación se circunscriba a la Región de Lima y la provincia constitucional del Callao, y se fundamenta en el hecho que estas son las regiones donde se concentran la mayor cantidad de delitos perpetrados con el uso de motocicletas; por lo tanto, la propuesta legislativa resulta necesaria.

Finalmente, las restricciones respecto a la circulación en una motocicleta con más de una persona, cumple con los controles de razonabilidad, por cuanto estas no son absolutas y se permite la circulación con un acompañante, quien debe estar registrado en el *Registro Nacional de Personas Autorizadas a Circular en Motocicletas* y que se encontrará a cargo del Ministerio del Interior, que además contará con potestad sancionadora ante el incumplimiento de la Ley y su Reglamento, razón por la cual, la presente propuesta es oportuna para el fortalecimiento de la seguridad ciudadana en nuestro país.

III. IMPACTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa no contraviene ninguna norma de rango constitucional ni legal, por cuanto su propósito es establecer medidas para la circulación de motocicletas, para contribuir con la estrategia de prevención contra la criminalidad, para lo cual se establece restricciones de circulación en motocicletas con acompañantes, salvo que estos sean debidamente inscritos en el *Registro Nacional de Personas Autorizadas a Circular en Motocicletas*, el cual se encontrará a cargo del Ministerio del Interior,

que a su vez contará con potestad sancionadora en caso de incumplimiento de la Ley o su Reglamento.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO.

La presente iniciativa legislativa no irroga gastos adicionales al tesoro público, toda vez que, su contenido se encuentra orientado a prevenir la comisión de delitos que cometen los delincuentes que emplean las motos lineales, cuyo modus operandi, está caracterizado por un conductor y el acompañante; por tanto, no demanda ningún impacto monetario ni presupuestal.

Al tratarse una norma que contribuirá con la estrategia para enfrentar la inseguridad ciudadana, los beneficiarios serán todos los habitantes de la Región Lima y la provincia constitucional del Callao, en un primer momento; sin embargo, estas medidas podrán implementarse de manera progresiva a otras regiones del país.

