



Proyecto de Ley N° 11908/2024-CR

CHERYL TRIGOZO REATEGUI

"Año de la recuperación y consolidación de la economía"



**PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA
EL DECRETO LEGISLATIVO N° 1216,
DECRETO LEGISLATIVO QUE FORTALECE
LA SEGURIDAD CIUDADANA EN MATERIA DE
TRÁNSITO Y TRANSPORTE.**

La congresista que suscribe, **CHERYL TRIGOZO REÁTEGUI** integrante del Grupo Parlamentario **RENOVACIÓN POPULAR**, en uso de las atribuciones que confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y en observancia de lo dispuesto por los artículos 74° y 75° del Reglamento del Congreso de la República; propone el proyecto de ley siguiente:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO N° 1216, DECRETO
LEGISLATIVO QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA EN
MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.**

Artículo 1. - Modificación de los numerales 5.1, 5.2 y 5.3 del artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Se modifica los numerales 5.1, 5.2 y 5.3 del artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, en los siguientes términos:

(...)

CAPITULO II

FORTALECIMIENTO DE LA FISCALIZACIÓN DEL TRÁNSITO

(...)

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

5.1 Los conductores y pasajeros de motocicletas utilizan cascos de seguridad **que lleven impreso de manera visible el número de placa del vehículo**, conforme a las especificaciones técnicas previamente establecidas. **La impresión en los cascos se ubica en la parte posterior.** Asimismo, debe instalarse una calcomanía holográfica **de seguridad que contiene un dispositivo electrónico verificador pasivo – RFID en la parte delantera del vehículo**, que permita la identificación de este a través de los sistemas de control electrónico vehicular.

5.2.- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones emite la regulación que precise las especificaciones técnicas para el uso del casco de seguridad, 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 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.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. - Vigencia de las restricciones en el uso de motocicletas

Las exigencias establecidas en el artículo 5 del Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, referidas al uso de la calcomanía holográfica de seguridad en la parte delantera del vehículo y el uso de cascos distintivos, entrarán en vigor a los noventa días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor de la presente norma, plazo dentro del cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emite las especificaciones técnicas necesarias.

SEGUNDA. - Adecuación del reglamento

El Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones adecuarán el Reglamento del Decreto Legislativo 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, aprobado por Decreto Supremo 022-2019-IN a las modificaciones dispuestas en la presente norma, en un plazo no mayor de noventa días hábiles a partir de la entrada en vigor de la presente ley.



Firmado digitalmente por:
MUÑANTE BARRIOS Alejandro
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/07/2025 17:19:38-0500



Firmado digitalmente por:
MUÑANTE BARRIOS Alejandro
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/07/2025 17:19:46-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/07/2025 10:52:45-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge
Arturo FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/07/2025 11:04:02-0500



Firmado digitalmente por:
CHIRINOS VENEGAS Patricia
Rosa FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/07/2025 11:19:05-0500



Firmado digitalmente por:
CORDOVA LOBATON Maria
Jessica FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/07/2025 13:02:43-0500



Firmado digitalmente por:
BAZAN CALDERON Diego
Alonso Fernando FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/07/2025 14:47:35-0500



Firmado digitalmente por:
CAWONES SORIANO Lady
Mercedes FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/07/2025 13:22:36-0500



Firmado digitalmente por:
CICCIA VASQUEZ Miguel
Angel FAU 20161740126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/07/2025 15:36:46-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 11 de julio de 2025

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 11908/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I.- ANTECEDENTES

Con fecha 16 de junio del 2025, desde mi despacho congresal se presentó el **Proyecto de Ley N.º 11665/2024-CR, LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO N.º 1216, DECRETO LEGISLATIVO QUE FORTALECE CIUDADANA LA SEGURIDAD EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE**, con el objetivo de modificar el numeral 5.1 del artículo 5 del Decreto Legislativo N.º 1216, en los siguientes términos:

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.

**Se suspende lo establecido en el párrafo precedente en las regiones de San Martín, Loreto, Ucayali, Piura, Tumbes, Madre Dios.
(...)"**

II.- MARCO NORMATIVO.

Mediante **Decreto Legislativo N.º 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte**, publicado en el Diario Oficial el Peruano el 24 de setiembre del 2015, se establecieron medidas con el objeto de 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).

Que, el numeral 5.1 del artículo 5 del Decreto Legislativo antes mencionado, **establece que los conductores y acompañantes de motocicletas utilizan cascos de seguridad conforme a las especificaciones técnicas previamente dispuestas, así como chalecos distintivos que llevan impreso el número de placa del vehículo.**

Que, el numeral 5.2 del artículo 5 del citado Decreto Legislativo, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece las especificaciones técnicas para el uso de cascos de seguridad, el chaleco distintivo, así como sus restricciones o limitaciones, siendo estos exigibles para los conductores y acompañantes de motocicletas;

Que, asimismo, el numeral 5.3 del artículo 5 del citado Decreto Legislativo, señala 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.

Que, mediante la **Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento del Decreto Legislativo N.º 1216, aprobado por Decreto Supremo N.º 022-2019- IN**, se dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral emitida por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, establece las especificaciones técnicas para el uso de los cascos de seguridad, el chaleco, así como las restricciones o limitaciones. La vigencia de la citada Resolución Directoral debe estar acompañada de acciones de sensibilización para el uso de cascos de seguridad y chalecos distintivos, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Policía Nacional del Perú.

En ese sentido, el pasado 20 de junio del 2025, se publicó en el Diario Oficial del Peruano la **Resolución Directoral N.º 0012-2025-MTC/18**, que aprueba "las "Especificaciones técnicas para el Uso de Cascos de seguridad, para conductores y acompañantes de motocicletas", las "Especificaciones técnicas para el Uso del Chaleco, así como sus restricciones o limitaciones, para conductores y acompañantes de motocicletas, para los lugares declarados en emergencia por orden interno a la fecha de entrada en vigencia del Decreto Supremo N.º 006-2025-MTC", y establecen otras disposiciones.

Además de derogar la Resolución Directoral N.º 008- 2025-MTC/18, que aprobaba las especificaciones técnicas para el uso de los cascos de seguridad, del chaleco, así como sus restricciones o limitaciones, para conductores y acompañantes de motocicletas.

La **Resolución Directoral N.º 0012-2025-MTC/18**, en su anexo II estableció las especificaciones técnicas para el uso de chalecos distintivos por parte de conductores y acompañantes al momento de desplazarse en motocicletas, se estableció lo siguiente:

4.1. Especificaciones técnicas del chaleco

- a) El chaleco distintivo debe confeccionarse con dos tipos de materiales: material de fondo y material retrorreflectivos. La diferencia entre estos materiales es su apreciación en el día y la noche.
- b) El chaleco distintivo debe contar con bandas retrorreflectivas color gris plata o blanco, con un ancho mínimo de 5 cm.
- c) El chaleco distintivo debe contar con una banda horizontal tanto en la parte delantera como en la posterior. En caso de haber dos bandas horizontales, estas deben estar separadas al menos 14 cm entre ellas. La banda inferior debe estar a una distancia no menor a 5 cm del borde del chaleco.

d) Adicionalmente, el chaleco distintivo debe contar dos bandas verticales en la parte frontal, una sobre cada hombro. Asimismo, por la parte posterior debe haber también dos bandas verticales, cuya parte superior debe estar en los hombros y cuya parte inferior debe juntarse con la banda horizontal única, o con la banda superior de existir dos bandas.

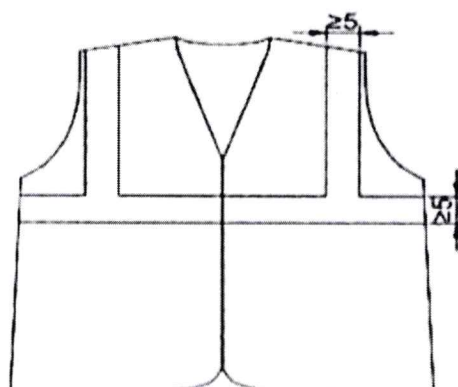
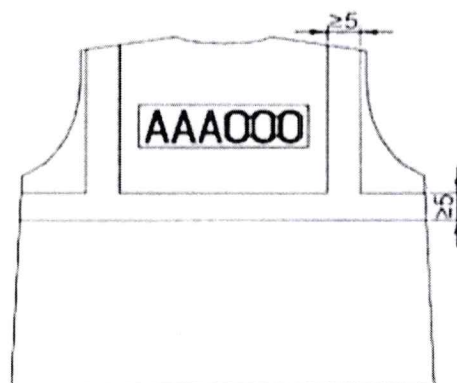


Figura N° 1. Especificaciones técnicas de chaleco distintivo, vista frontal. Medidas en centímetros.



e) El chaleco distintivo debe contar con el número de matrícula de Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo automotor, conforme a las especificaciones técnicas establecidas en el numeral 4.2 de la presente norma.

Respecto a los alcances de dicha disposición, se establece que, las "Especificaciones técnicas para el Uso del Chaleco, así como sus restricciones o limitaciones, para conductores y acompañantes de motocicletas, tiene un alcance para los lugares declarados en emergencia por orden interno a la fecha de entrada en vigencia del Decreto Supremo N°006-2025-MTC".

En ese sentido, el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** reafirmó la obligatoriedad del **uso de casco y chaleco** adecuado para motociclistas, estableciendo sanciones estrictas para quienes incumplan esta norma. Por lo que,

quienes no respeten esta medida enfrentarán multas de 428 soles, equivalentes al 8% de una Unidad Impositiva Tributaria (UIT), además de la **retención del vehículo** y la acumulación de puntos negativos en su récord como conductores.

Las multas específicas incluyen la **infracción G.59**, por conducir sin casco o con uno que no cumpla las especificaciones técnicas; y las infracciones G.68 y G.69, que sancionan la falta o mala visibilidad del chaleco con la placa del vehículo.

1. PROBLEMÁTICA

Habiéndome reunido con la **Comunidad Motera del Perú**, me expusieron fundamentos ofreciendo alternativas con viabilidad constitucional y pragmática respecto al uso de chalecos en el Perú. **Señalan lo siguiente:**

Que, en respeto y defensa de los derechos del motociclista, la Comunidad Motera del Perú tiene como principal objeto el velar por los derechos fundamentales de los usuarios de motocicleta agremiados y no agremiados a través de la promoción y procuración de los intereses difusos constitucionalmente amparables. Para los motociclistas, ha significado un equívoco la expedición de las reglamentaciones al DECRETO LEGISLATIVO N.º 1216, lanzando por los suelos todos sus trabajos de estudio, análisis y coordinación que han venido teniendo tanto con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como con el Ministerio del Interior.

Que, el Decreto Legislativo N.º 1216, es un dispositivo emanado en el año 2015 durante el gobierno del ex presidente Ollanta Humala Tasso, con el ex Ministro del Interior José Luis Pérez Guadalupe.

*Que, el Decreto Legislativo en mención, ha venido durmiendo lejos del conocimiento y del manejo público durante más de 09 años, este dispositivo legal, alberga una disposición flagrantemente Inconstitucional, la que encontramos en el Artículo 05, que se encuentra dentro del **CAPITULO II, sobre el FORTALECIMIENTO Y FISCALIZACIÓN DEL TRÁNSITO**.*

Que, el texto abiertamente inconstitucional, es apenas una frase, constituida por un renglón que atenta contra los Derechos Fundamentales de los usuarios y un sector de la población de nuestro país, que se encuentra en abierta vulneración. Es así que el numeral 5.1, prescribe: "(...) 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."

Que, es menester advertir, que la norma precitada y advertida, CARECE POR COMPLETO DE CUALQUIER ESTUDIO Y/O ANÁLISIS DE CARACTER CONSTITUCIONAL, NI NORMATIVO, del mismo modo, también es carente del análisis económico del derecho ni su orientación sobre la perspectiva de los derechos fundamentales.

PRIMERO: La carencia del A.I.N. (ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO), mediante el cual se pueden conocer y anticipar, las consecuencias de la

regulación en cuestión, **NO EXISTE ESTUDIO, NI INFORME, NI OPINIÓN SOBRE:**

- 1) Evaluación de los costos.
- 2) Evaluación de beneficios.
- 3) Evaluación de efectos adversos.
- 4) Impacto económico y en los mercados.
- 5) Impacto en los diferentes sectores sociales.
- 6) Análisis de la temporalidad.

Al respecto indicar, la carencia de regulación implica:

1) Sobre los costos:

Ninguna autoridad ha evaluado quién correrá con los gastos ni cuáles serán, ni cómo reaccionará la economía social respecto de la implementación de la disposición regulada.

2) Sobre los beneficios:

No existe, ninguna estadística plena ni clara, ni cuantificable sobre cuál sería el provecho directo, de la implementación planteada.

3) Sobre la evaluación de los efectos adversos:

No existe, ningún análisis, ni propuesta, ni se ha tomado en consideración, siquiera la posibilidad de la existencia de efecto adverso alguno, ni siquiera se tiene planteado cuáles serían las casuísticas probables más comunes ni plan de desarrollo o contingencia alguno ante las nuevas formas de evolución social a partir de dicha implementación, ni en qué afectará a la sociedad.

4) Impacto económico en los mercados:

No se ha pensado a futuro cómo evolucionará la economía al hacerse perenne y permanentemente necesaria la utilización de los dispositivos impuestos en la norma indicada.

5) Impacto en los diferentes sectores sociales:

En la norma principal y en las que de ella se desarrollan, no justifican en absoluto, el por qué, ni la razón, de la implementación obligatoria del dispositivo legal, en los vehículos denominados: "De cilindrada baja", más exceptuándola y exonerándola totalmente en los vehículos mayores a cilindrada de 500cc., lo cual es un abierto caso de discriminación

(...)

Sobre el Uso de Chaleco:

¿Mejora la visibilidad sobre quien es el delincuente?	NO
¿Mejora la identificación del delincuente?	NO
¿Revela la legitimidad de que el usuario de la motocicleta, sea el delincuente?	NO
¿Su uso implicaría la identificación directa de un delincuente?	NO
¿Vulnera derechos fundamentales del usuario regular?	SI
¿Contribuye a la identificación del delincuente?	NO
¿Generaría Nuevos supuestos de criminalidad?	SI
¿Estos supuestos se han analizado?	NO

En resumen, el criterio y la pregunta lógica sería: ¿Un chaleco utilizado de manera masiva por todos los motociclistas al mismo tiempo, ayudaría o no a identificar al delincuente?

También, la **Asociación Hermanos Motociclistas Unidos del Perú** interpuso una demanda de acción popular ante la Corte Superior de Justicia de Lima con el objetivo de declarar la invalidez de dichas medidas. ¹

La organización demandante sostiene que la norma transgrede principios constitucionales como la igualdad ante la ley, la no discriminación y la libertad de tránsito, al imponer una carga diferenciada a los motociclistas que no se aplica a conductores de otros vehículos. Asimismo, indican que el carácter obligatorio del chaleco con identificación vehicular vulnera derechos fundamentales al asociar al conductor con presunciones de peligrosidad o sospecha.

En declaraciones, el representante del colectivo, al justificar la presentación de la demanda, manifestó, **el uso obligatorio del chaleco con la placa impresa resulta desproporcionado. No se trata de una medida de seguridad, sino de una medida estigmatizante.**

Asimismo, estas medidas obligatorias, como usar "una prenda con una marca que es la placa de tu motocicleta", discriminan a los **conductores de motocicletas** y "violan el **derecho de libertad**" recogido en la Constitución. En ese sentido, aseguran que "al ponerte una placa, un número, unos códigos en la espalda, prácticamente te están **comparando con un reo**", una comparación que, que resulta discriminatoria y contraviene el principio de igualdad establecido por la ley.

También argumentan que, los delincuentes también usan chalecos, lo que anula el supuesto efecto disuasivo de la norma. "El delincuente siempre va a vivir en la ilegalidad, y puede disfrazarse incluso de policía o personal de limpieza". Esta

medida lejos de ayudar a mitigar los casos de robos ha ayudado a los delinquentes a facilitar su accionar, ciudadanos aseguran que fueron víctimas de robo por parte de motorizados con chalecos naranjas que se mimetizaron entre otros motociclistas. **Esta acción dificulta que se pueda identificar a los responsables obstruyendo el proceso de captura.**

La obligatoriedad de chalecos con el número de placa para los motociclistas en las regiones del país, estaría vulnerando los derechos fundamentales de los ciudadanos, principio de igualdad ante la ley, libre tránsito, presunción de inocencia, razonabilidad y proporcionalidad.

De acuerdo al estudio:

"(...)

El uso del chaleco para los motociclistas se impuso en el año 1999, en la ciudad de Bogotá y luego se expandió por todo el país, no fue pensado como una norma de seguridad vial para proteger la vida de los motociclistas, sino para evitar que se cometieran delitos. Lo cierto es que aparte de su incomodidad, el chaleco muy poco le aportó al 21 objetivo con el que se impuso, es decir, ayudar a combatir el crimen o los asesinatos perpetrados desde motocicletas. Pero además de ser una medida poco efectiva, el chaleco se convirtió en un verdadero problema para los motociclistas2" (...).

(...)"

Noticias:

infobae

en vivo | Argentina | Noticias | Mundo | Deportes | Economía | Cultura | Opinión | Más

PERÚ

El uso de chalecos para conductores de moto es una medida inútil, opina el 87% de peruanos

Los lineamientos del Poder Ejecutivo todavía se siguen aplicando, a pesar de que se siguen cometiendo robos. Asociaciones de 'moteros' se mostraron en contra.



Por Ricardo Mc Cubbin



Este martes 20 de mayo se podría tomar una decisión final sobre los chalecos obligatorios para motociclistas.

El 87% de peruanos sostiene que el uso obligatorio de chalecos para conductores de motos sí es una medida efectiva, pero inútil, ya que los delinquentes también pueden asaltar con chalecos con número (de placa).

Ipsos: Medida que obliga a motociclistas a usar chalecos es efectista, pero inútil

Para el 87% de limeños esta disposición del Ministerio de Transportes no impide que los delincuentes sigan asaltando. Solo un 10% de encuestados respalda la norma y considera que funcionará contra la inseguridad.



"La norma no ha frenado la andanada de robos, asaltos y sicariato en Lima y se aplicará a nivel nacional desde el 21 de junio. Por ahora, la medida resulta inútil como lo percibe ese mayoritario número de limeños encuestados.

Para Ricardo Valdés, ex viceministro del Interior, la medida no resuelve el problema y pone a todos los motociclistas en el mismo costal.

"Estas cosas que se inventan con respecto a los chalecos son solo paliativos, porque ni siquiera tenemos la capacidad de aplicar una medida de control con respecto al uso de los chalecos por parte de los motociclistas.

Es una medida que no soluciona el problema y creo que la población limeña lo ha leído bien. Nueve de cada diez personas considera que la medida es efectista; es bien difícil pues que se equivoquen con respecto a la impresión que genera esta medida. Y no les falta razón ya que el uso de chalecos lo que hace es a la larga uniformizar a todos los motociclistas, a los que son formales con los informales, a los que tienen breveté y los que no, a los que delinquen y los que no.

Lo que tenemos pues es un conjunto bastante homogéneo de motociclistas sobre la base del chaleco sin que eso impida que el sicario pueda tener un chaleco adulterado, puede adulterar placas, adulterar chalecos, tener chalecos guardados para usarlos cuando crea conveniente. Lo que se requiere aquí es tener una obligatoriedad para determinado tipo de motos; las que participan en los asaltos son motos de cierto cilindraje", dijo a Perú21."³

Del mismo modo, los motociclistas sostienen que la **implementación de esta obligación se realizó sin un adecuado análisis de sus impactos sociales y jurídicos, considerando que la medida fomenta la discriminación y la percepción negativa hacia quienes optan por este medio de transporte.** ⁴

Motociclistas en pie de lucha: Presentan denuncia para anular norma del uso de chaleco con placa

Grupo de motociclistas presenta demanda judicial contra decreto que obliga el uso de chaleco con placa



1. IMPACTO SOCIAL EN LA REGIÓN SAN MARTÍN, LORETO, UCAYALI, PIURA, TUMBES, MADRE DE DIOS, Y LAS ZONAS DE SELVA DE HUÁNUCO Y HUANCAMELICA.

Medios periodísticos informan que, **la medida podría ser contraproducente, ya que existe el riesgo de que personas inescrupulosas clonen placas de otros vehículos y las impriman en chalecos para cometer delitos**, lo que complicaría aún más la labor de las autoridades. Se está uniformizando a los conductores, y eso dificulta identificarlos individualmente". Comparan a dicha situación con un pelotón de soldados, donde resulta difícil distinguir a cada persona cuando todos llevan el mismo uniforme, lo que podría facilitar el camuflaje de los delincuentes. ⁵

2. FUNDAMENTOS PARA LA MODIFICACIÓN PLANTEADA.

- No existe evidencia empírica contundente que demuestre que el uso de chalecos con número de placa reduzca significativamente los delitos cometidos por personas a bordo de motocicletas.

- El uso obligatorio de chalecos reflectivos con grandes números de placa puede generar distracción visual tanto para los conductores como para otros usuarios de la vía.
- En regiones con altas temperaturas o lluvias intensas, el chaleco adicional puede ser incómodo, incrementar la sudoración, afecta la concentración y aumenta el riesgo de accidentes.
- La obligatoriedad de adquirir chalecos con ciertas características y personalización representa un gasto adicional que afecta a ciudadanos con bajos recursos económicos.
- La Ley generaría discriminación al colectivo de motociclistas, imponiéndoles una carga adicional que no se aplica a conductores de otros vehículos motorizados, como automóviles o camionetas, a pesar de que estos también pueden ser utilizados para cometer delitos.
- Las disposiciones pueden generar un estigma generalizado hacia los motociclistas, tratándolos de manera sospechosa por el solo hecho de usar un medio de transporte legal.
- Imponer restricciones limitan el derecho al trabajo, a la libertad de tránsito o a la presunción de inocencia, sin un debido análisis de impacto, es contrario a la protección de los derechos fundamentales de la persona reconocido por nuestra Constitución Política del Perú.

3. DERECHO A LA LIBERTAD E IGUALDAD ANTE LA LEY

El inciso 24 del artículo 2° de la Constitución reconoce el **derecho fundamental a la libertad personal**. Se trata de un derecho subjetivo en virtud del cual ninguna persona puede sufrir una limitación o restricción a su libertad física o ambulatoria, ya sea mediante detenciones, internamientos o condenas arbitrarias. La plena vigencia del derecho fundamental a la libertad personal es un elemento vital para el funcionamiento del Estado social y democrático de derecho, pues no sólo es una manifestación concreta del valor libertad implícitamente reconocida en la Constitución, sino que es presupuesto necesario para el ejercicio de otros derechos fundamentales.

El Tribunal Constitucional en reiterada jurisprudencia, ha establecido que, el artículo 2°, inciso 11) de la Constitución regula el **derecho fundamental a la libertad de tránsito**. Esta facultad comporta el ejercicio del atributo de ius movendi et ambulandi; es decir, supone la posibilidad de desplazarse **auto determinativamente** en función de las propias necesidades y aspiraciones personales, a lo largo y ancho del territorio, así como la de ingresar o salir de él, cuando así se desee.

Se trata, en suma, de un imprescindible derecho individual y de un elemento conformante de la libertad individual. Más aún, deviene en una condición indispensable para el libre desarrollo de la persona, toda vez que se presenta como el derecho que tiene ésta para poder ingresar, permanecer, circular y salir libremente del territorio nacional.

La igualdad también un principio rector de la organización del Estado Social y Democrático de Derecho y de la actuación de los poderes públicos. Como tal, comporta que no toda desigualdad constituye necesariamente una discriminación, pues no se proscribe todo tipo de diferencia de trato en el ejercicio de los derechos fundamentales; **la igualdad solamente será vulnerada cuando el trato desigual carezca de una justificación objetiva y razonable**. La aplicación, pues, del principio de igualdad, no excluye el tratamiento desigual; por ello, no se vulnera dicho principio cuando se establece una diferencia de trato, siempre que se realice sobre bases objetivas y razonables.

El principio-derecho de igualdad, a su vez, distingue dos manifestaciones relevantes: la igualdad en la ley y la igualdad en la aplicación de la ley. La primera manifestación (igualdad en la ley) constituye un límite para el Legislador, en tanto la actividad de legislar deberá estar encaminada a respetar la igualdad, encontrándose vedado establecer diferenciaciones basadas en criterios irrazonables y desproporcionados. En otros términos, el actuar del legislador tiene como límite el principio de igualdad, en tanto que dicho principio le exige que las relaciones y situaciones jurídicas determinadas que vaya a determinar deban garantizar un trato igual y sin discriminaciones.

Respecto de la segunda manifestación: la igualdad en la aplicación de la ley, si bien esta segunda manifestación del principio de igualdad no será examinada en el presente caso, cabe mencionar, de modo referencial, que se configura como límite al actuar de órganos públicos, tales como los jurisdiccionales y administrativos. Exige que estos órganos, al momento de aplicar la ley, no deban atribuir una consecuencia jurídica a dos supuestos de hecho que sean sustancialmente iguales. En otros términos, la ley debe ser aplicada de modo igual a todos aquellos que estén en la misma situación, sin que el aplicador pueda establecer diferencia alguna en razón de las personas o de circunstancias que no sean las que se encuentren presentes en la ley.

Asimismo, el TC en la Sentencia recaída en el **Expediente 00018-2003-AI/TC** ha señalado que, la igualdad se encuentra resguardada cuando se acredita la existencia de los dos requisitos siguientes: a) paridad, uniformidad y exactitud de otorgamiento o reconocimiento de derechos ante hechos, supuestos o acontecimientos semejantes, y b) paridad, uniformidad y exactitud de trato o relación intersubjetiva para las personas sujetas a idénticas circunstancias y condiciones. **En buena cuenta, la igualdad se configura como un derecho fundamental de la persona a no sufrir discriminación jurídica alguna; esto significa que no debe ser tratada de manera diferente respecto a quienes se encuentren en una misma situación, salvo que exista una justificación**

objetiva y razonable para esa diferencia de trato.

4. TEST DE PROPORCIONALIDAD

La revista jurídica "Enfoque Derecho" en su artículo denominado "Justos pagan por pecadores: Las restricciones al uso de motocicletas impuestas por el Estado peruano", ha desarrollado en su momento el test de proporcionalidad a la derogada **Resolución Directoral N.º 008-2025-MTC/18**, ya que su publicación generó una posible afectación a un derecho fundamental: el derecho al libre tránsito. Se pondera la seguridad ciudadana por encima del derecho al libre tránsito.

Llegando a las siguientes conclusiones:

- **Sobre el principio de necesidad:** *Una alternativa tecnológicamente viable es el Reconocimiento Automático de Placas Vehiculares (ALPR, por sus siglas en inglés). Este sistema permite identificar, mediante cámaras especializadas, las placas de los vehículos en circulación y vincularlas con bases de datos que registran antecedentes delictivos, órdenes de captura, denuncias o cualquier información relevante para las labores de control policial. En países como Colombia, España y Estados Unidos, el ALPR ha demostrado ser un mecanismo eficaz para mejorar la vigilancia vehicular y permitir una respuesta rápida ante hechos delictivos, sin imponer restricciones físicas directas sobre los conductores ni interferir con su libertad de desplazamiento.*

En esa línea, la implementación del ALPR se presenta como una medida que cumple con el mismo objetivo de seguridad, pero que no afecta de manera directa el derecho al libre tránsito, dado que no impide ni condiciona la circulación de las personas dentro del territorio nacional. A diferencia de la imposición de chalecos con identificación visible — que representa una carga individual obligatoria y una limitación concreta para los motociclistas—, el ALPR opera sin interferir con la libre circulación ni traslada a los ciudadanos la responsabilidad de vigilancia.

Si bien es comprensible que existan limitaciones presupuestarias que condicionan la capacidad del Estado para implementar soluciones tecnológicas, como es el caso del ALPR, ello no debería significar que se opte automáticamente por medidas que, aunque más inmediatas o económicas, impliquen restricciones a derechos fundamentales. En contextos de recursos limitados, el desafío no es menor, ya que se trata de encontrar respuestas que equilibren la necesidad de garantizar la seguridad ciudadana con el respeto a las libertades individuales.

Bajo ese marco, el uso de tecnologías, como el ALPR —que ya ha demostrado eficacia en otros países—, se perfila como una alternativa más sostenible y menos invasiva, la cual podría implementarse de forma gradual y focalizada, ello priorizando zonas con mayores índices de criminalidad o mejor infraestructura existente. Así, una inversión progresiva en este tipo de

soluciones podría representar un uso más estratégico del presupuesto público, lo que permitiría mejorar la seguridad sin comprometer de manera directa derechos fundamentales.

En consecuencia, al existir una alternativa igualmente eficaz, pero menos restrictiva del derecho al libre tránsito, se concluyó en su momento que la Resolución Directoral N.º 008-2025-MTC/18 no supera el juicio de necesidad dentro del test de proporcionalidad.

Asimismo, el TC en la Sentencia recaída en el Expediente 00018-2003-AI/TC ha señalado que, la igualdad se encuentra resguardada cuando se acredita la existencia de los dos requisitos siguientes: a) paridad, uniformidad y exactitud de otorgamiento o reconocimiento de derechos ante hechos, supuestos o acontecimientos semejantes, y b) paridad, uniformidad y exactitud de trato o relación intersubjetiva para las personas sujetas a idénticas circunstancias y condiciones. **En buena cuenta, la igualdad se configura como un derecho fundamental de la persona a no sufrir discriminación jurídica alguna; esto significa que no debe ser tratada de manera diferente respecto a quienes se encuentren en una misma situación, salvo que exista una justificación objetiva y razonable para esa diferencia de trato.**

5. TEST DE PROPORCIONALIDAD

La revista jurídica "Enfoque Derecho" en su artículo denominado "Justos pagan por pecadores: Las restricciones al uso de motocicletas impuestas por el Estado peruano", ha desarrollado en su momento el test de proporcionalidad a la derogada **Resolución Directoral N.º 008-2025-MTC/18**, ya que su publicación generó una posible afectación a un derecho fundamental: el derecho al libre tránsito. Se pondera la seguridad ciudadana por encima del derecho al libre tránsito.

Llegando a las siguientes conclusiones:

- ***Sobre el principio de necesidad:*** Una alternativa tecnológicamente viable es el Reconocimiento Automático de Placas Vehiculares (ALPR, por sus siglas en inglés). Este sistema permite identificar, mediante cámaras especializadas, las placas de los vehículos en circulación y vincularlas con bases de datos que registran antecedentes delictivos, órdenes de captura, denuncias o cualquier información relevante para las labores de control policial. En países como Colombia, España y Estados Unidos, el ALPR ha demostrado ser un mecanismo eficaz para mejorar la vigilancia vehicular y permitir una respuesta rápida ante hechos delictivos, sin imponer restricciones físicas directas sobre los conductores ni interferir con su libertad de desplazamiento.

En esa línea, la implementación del ALPR se presenta como una medida que cumple con el mismo objetivo de seguridad, pero que no afecta de manera directa el derecho al libre tránsito, dado que no impide ni condiciona la circulación de las personas dentro del territorio nacional.

A diferencia de la imposición de chalecos con identificación visible — que representa una carga individual obligatoria y una limitación concreta para los motociclistas—, el ALPR opera sin interferir con la libre circulación ni traslada a los ciudadanos la responsabilidad de vigilancia.

Si bien es comprensible que existan limitaciones presupuestarias que condicionan la capacidad del Estado para implementar soluciones tecnológicas, como es el caso del ALPR, ello no debería significar que se opte automáticamente por medidas que, aunque más inmediatas o económicas, impliquen restricciones a derechos fundamentales. En contextos de recursos limitados, el desafío no es menor, ya que se trata de encontrar respuestas que equilibren la necesidad de garantizar la seguridad ciudadana con el respeto a las libertades individuales.

Bajo ese marco, el uso de tecnologías, como el ALPR —que ya ha demostrado eficacia en otros países—, se perfila como una alternativa más sostenible y menos invasiva, la cual podría implementarse de forma gradual y focalizada, ello priorizando zonas con mayores índices de criminalidad o mejor infraestructura existente. Así, una inversión progresiva en este tipo de soluciones podría representar un uso más estratégico del presupuesto público, lo que permitiría mejorar la seguridad sin comprometer de manera directa derechos fundamentales.

En consecuencia, al existir una alternativa igualmente eficaz, pero menos restrictiva del derecho al libre tránsito, se concluyó en su momento que la Resolución Directoral N.º 008-2025-MTC/18 no supera el juicio de necesidad dentro del test de proporcionalidad.

Al respecto, en dicho artículo se concluye señalando que, es posible advertir que la Resolución Directoral N.º 008-2025-MTC/18 **no supera el test de proporcionalidad aplicado**. Si bien es posible afirmar que el objetivo de la misma es enfrentar la creciente problemática de inseguridad ciudadana, **su aplicación no resulta proporcional ante el derecho vulnerado del libre tránsito, dado que se presentan normas alternas que podrían resultar efectivas sin transgredir este mismo.** (...) ⁶

III.- EFECTOS DE VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta legislativa propone la modificación de los numerales 5.1, 5.2 y 5.3 del artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte. Asimismo, disposiciones complementarias finales para su regulación e implementación.

IV.- ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La implementación del presente proyecto de ley, no generará ningún costo adicional al erario público.

Costo:

La obligatoriedad del uso de chalecos es un gasto adicional que afecta a los ciudadanos.

Beneficios:

- Proteger el derecho a la igualdad y no discriminación de las personas como un derecho fundamental, dado que la ley que se propone modificar contraviene la Constitución Política del Perú.
- Proteger los derechos fundamentales de la persona; **derecho a la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar.** (...), de acuerdo a lo señalado en el numeral 1 del artículo 2 del Capítulo I – Título I de la Constitución Política del Perú.
- Protege la libertad de tránsito, trabajo, libre desarrollo, derechos fundamentales reconocidos.

V. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa tiene vinculación con el Acuerdo Nacional y la Agenda legislativa.

Democracia y Estado de Derecho, institucionalización del diálogo y la concertación, en particular porque pocas iniciativas legislativas tienden a procurar una condición de tranquilidad social en el país.

Equidad y Justicia Social, promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación, en particular para ampliar los efectos positivos de los ciudadanos quienes se movilizan en motocicleta.
