



KAROL PAREDES FONSECA
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



PROYECTO DE LEY QUE LIMITA EL USO OBLIGATORIO DE CHALECOS RETRORREFLECTIVOS CON MATRÍCULA DEL VEHÍCULO PARA CONDUCTORES Y ACOMPAÑANTES DE MOTOCICLETAS

La Congresista de la República que suscribe, **KAROL IVETT PAREDES FONSECA**, integrante del Grupo Parlamentario "Avanza País", al amparo de lo dispuesto en los artículos 102 y 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE LIMITA EL USO OBLIGATORIO DE CHALECOS RETRORREFLECTIVOS CON MATRÍCULA DEL VEHÍCULO PARA CONDUCTORES Y ACOMPAÑANTES DE MOTOCICLETAS

Artículo 1. Objeto

La presente ley tiene por objeto establecer límites al uso obligatorio de chalecos con material retrorreflectivo y con matrícula visible en la espalda para conductores y acompañantes de motocicletas, de manera focalizada y condicionada a contextos en estados de emergencia por inseguridad ciudadana o decisión regional de carácter autónomo.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

El uso de chalecos con material retrorreflectivo, en cuya espalda se halle fijado el número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje de la motocicleta, será obligatorio únicamente en:

- Los departamentos que hayan sido declarados mediante decreto supremo en estado de emergencia por causas relacionadas con la violencia o la inseguridad ciudadana.
- Los departamentos donde el gobierno regional mediante ordenanza regional haya dispuesto expresamente su implementación.

Artículo 3. Uso exclusivo del chaleco de la Policía Nacional del Perú por parte de sus efectivos

El color y diseño del chaleco de la Policía Nacional del Perú está reservado únicamente para sus efectivos, quedando prohibido su uso por cualquier otra persona o institución. Asimismo, queda prohibido cualquier objeto que se use por encima o detrás del chaleco que dificulte o cubra la visibilidad del número de matrícula del vehículo.

kparedes@congreso.gob.pe
Jr. Huallaga 358 Edificio Fernando Belaunde
Telf. (01)311777 anexo 7206

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) adecúa sus disposiciones normativas y reglamentarias a lo dispuesto en la presente ley, en un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles contados desde su entrada en vigor.

SEGUNDA. Derogatoria

Se deja sin efecto cualquier disposición reglamentaria o administrativa que imponga el uso obligatorio de chalecos retrorreflectivos con matrícula fuera de los supuestos establecidos en la presente ley.



Firmado digitalmente por:
WILLIAMS ZAPATA Jose
Daniel FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/06/2025 12:36:02-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/06/2025 11:41:36-0500
Firmado digitalmente por:
WILLIAMS ZAPATA Jose
Daniel FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/06/2025 12:36:24-0500



Firmado digitalmente por:
AMURUZ DULANTO Yessica
Rosselli FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/06/2025 16:33:34-0500



Firmado digitalmente por:
GONZALES DELGADO Diana
Carolina FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/06/2025 09:39:20-0500



Firmado digitalmente por:
CAVERO ALVA Alejandro
Enrique FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/06/2025 15:28:05-0500



Firmado digitalmente por:
TUDELA GUTIERREZ Adriana
Josefina FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/06/2025 13:09:19-0500

Lima, junio de 2025.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I.- FUNDAMENTOS

1. Contexto y problemática

La presente iniciativa legislativa busca establecer un marco normativo más adecuado para la aplicación del uso obligatorio de chalecos o chaquetas con el número de matrícula visible por parte de los conductores y acompañantes de motocicletas.

Esta medida, actualmente de aplicación general, debe ser reconsiderada en su alcance y enfoque, a fin de que se aplique solo en los contextos que la justifican: aquellos lugares donde existe un alto nivel de criminalidad asociada al uso de motocicletas, como ocurre en zonas urbanas con presencia de sicariato o bandas motorizadas. En regiones como la Amazonía, donde las motocicletas son el medio de transporte masivo y esencial, la aplicación indiscriminada de esta norma resulta inadecuada, costosa y socialmente inviable.

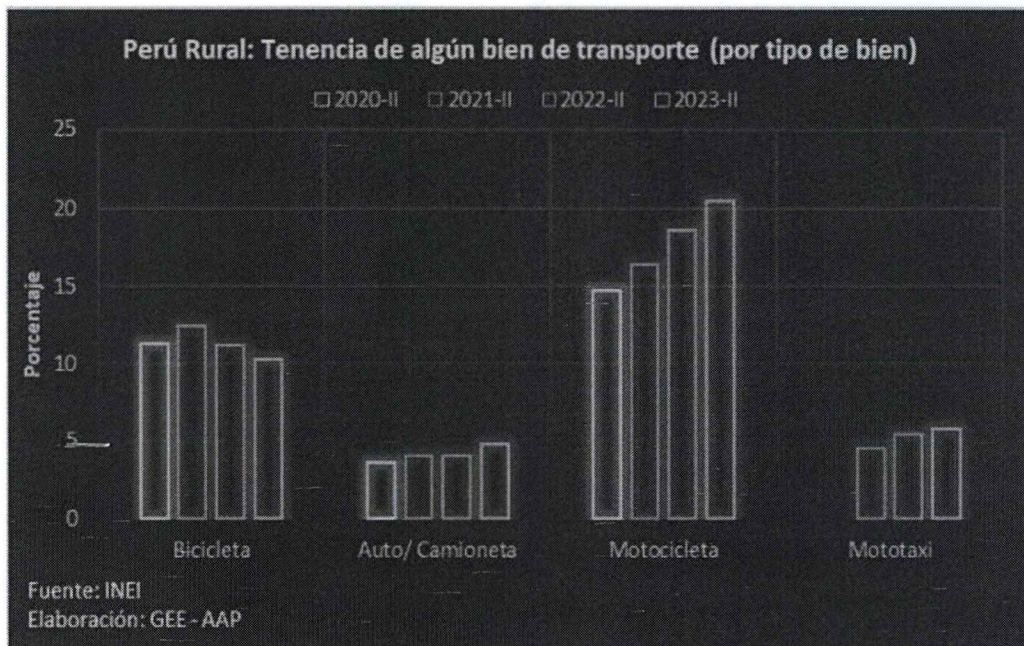
El uso obligatorio de chalecos o chaquetas con material retrorreflectivo con el número de matrícula de la motocicleta ha sido regulado por el artículo 105.2 del Reglamento Nacional de Tránsito¹. Sin embargo, su aplicación generalizada en todas las regiones del país ha generado cuestionamientos por no considerar las realidades territoriales, sociales y económicas, especialmente en las regiones amazónicas y rurales del Perú.

En estas zonas, la motocicleta representa el principal y, muchas veces, único medio de transporte para desplazamientos personales, familiares y laborales. La exigencia de portar chalecos con matrícula supone una carga económica adicional y ha generado tensiones sociales por considerarse una medida discriminatoria e inaplicable en contextos de bajo riesgo.

En las áreas rurales, en el año 2023 la tenencia de motocicletas avanzó a 20.5% en el periodo de análisis, incrementándose en 1.9 p.p. a tasa anual. En tanto, la tenencia de bicicletas llegó a 10.3% (-0.9 p.p.), la de autos/camionetas se ubicó en 4.8% (+0.8 p.p.), y la de mototaxis llegó a 5.8% (+0.41 p.p.).²

¹ Véase: <https://spij.minius.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H810806>

² AAP ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ. Tenencia de motos alcanza su máximo histórico en el segundo trimestre del 2023. Recuperado de: <https://aap.org.pe/tenencia-de-motos-alcanza-su-maximo-historico-en-el-segundo-trimestre-del-2023-inei/>



2. Justificación normativa

La presente propuesta de ley no busca eliminar la herramienta preventiva que representa el chaleco con matrícula, sino racionalizar su aplicación por las siguientes razones:

a) Diversidad territorial y social del país

La selva peruana y otras zonas rurales no enfrentan los mismos patrones de inseguridad que zonas urbanas de la costa. En estas regiones, las motocicletas son utilizadas principalmente por trabajadores, agricultores, comerciantes, estudiantes y familias para el transporte cotidiano, en un contexto de limitada infraestructura vial.

b) Impacto económico negativo sobre la población

La confección de chalecos retrorreflectivos con número de placa supone un gasto adicional para ciudadanos de bajos ingresos, lo cual genera descontento social y fomenta sanciones desproporcionadas por incumplimiento.

c) Exceso de regulación sin criterio focalizado

El objetivo de seguridad ciudadana puede lograrse mediante políticas descentralizadas y no mediante la imposición de normas universales que no se ajustan a las condiciones reales del territorio.

d) Fortalecimiento al proceso de descentralización

La presente ley promueve que sean los gobiernos regionales quienes, conociendo su realidad local, decidan si esta norma debe o no aplicarse en su jurisdicción. Asimismo, sugiere su uso cuando exista una declaración oficial de estado de emergencia por inseguridad.

Por lo antes mencionado se propone que esta medida sea obligatoria exclusivamente en aquellas regiones que se encuentren bajo estado de emergencia por razones de inseguridad ciudadana, o en aquellas en las que los gobiernos regionales, en ejercicio de su competencia, decidan implementarla. Con ello se pretende lograr:

- Alinear la regulación con los principios de razonabilidad, proporcionalidad y descentralización administrativa.
- Disminuir el rechazo social hacia la norma por su falta de pertinencia local.
- Fomentar el respeto a las competencias de los gobiernos regionales para legislar sobre aspectos que impactan directamente a sus ciudadanos.

3. Objetivo del proyecto

El objetivo principal es establecer un marco normativo diferenciado para el uso de chalecos con matrícula en motociclistas, permitiendo su aplicación en regiones que realmente lo necesiten por razones de seguridad y dejando sin efecto su obligatoriedad indiscriminada a nivel nacional.

4. Análisis de la situación actual

Según el "Perú: Indicadores de Gestión Municipal 2021" del INEI, el 62 % de los vehículos en posesión de las municipalidades a nivel nacional son motocicletas³. Además, datos de la Asociación Automotriz del Perú (AAP) indican que para 2022, el 47.7 % del parque automotor total del país está compuesto por motos y mototaxis, superando a los autos y camionetas (44.8 %)⁴.

De manera más específica, en las regiones de la Amazonía como Loreto, San Martín y Ucayali, las motocicletas representan entre el 32 % y 53 % de la tenencia vehicular doméstica⁵. Por ejemplo:

³ INEI PERÚ: Indicadores de Gestión Municipal 2021. Recuperado de: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1849/libro.pdf?utm_source=chatgpt.com

⁴ Recuperado de: https://ojo-publico.com/4936/auge-dos-ruedas-los-impactos-mas-3-millones-motos?utm_source=chatgpt.com

⁵ AAP Asociación Automotriz Perú. Motocicletas lideran la tenencia vehicular en el Perú por tercer año consecutivo. Recuperado de: <https://aap.org.pe/tenencia-vehicular-peru->

- Madre de Dios: 53.40 %
- San Martín: 38.19 %
- Ucayali: 38.43 %
- Loreto: 32.47 %

Estas cifras confirman que en dichas regiones las motocicletas y mototaxis constituyen el medio de transporte principal, usado para trabajo, movilidad escolar, acceso a servicios y vida familiar. Sin embargo, la obligatoriedad actual del chaleco retrorreflectivo con matrícula (Artículo 105.2) impone una carga extra que:

- Impacta negativamente la economía de hogares con ingresos reducidos.
- Genera rechazo social por considerarse una normativa impuesta sin sustento territorial.
- Promueve el mercado informal, al no existir regulación ni facilidades para su obtención autorizada.

A pesar de esta realidad, la normativa actual obliga a todos los conductores y acompañantes a portar chalecos con matrícula, lo cual implica costos adicionales, problemas logísticos, dificultades de fiscalización y un uso inadecuado de recursos de control.

5. Fundamento jurídico

El Decreto Supremo N° 033-2001-MTC⁶ que prueba el Reglamento Nacional de Tránsito, impone en el artículo 105.2 una carga injustificada a todos los motociclistas, incluso en zonas con baja criminalidad. No existe evidencia técnica clara de que el chaleco con matrícula reduzca delitos o accidentes. Ha generado mercados informales, uso indebido y rechazo social.

El Decreto Supremo N° 006-2025-MTC⁷, publicado en el mes de abril del 2025, por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), exige que los motociclistas, tanto conductores como acompañantes, utilicen chalecos reflectivos con la placa del vehículo claramente visible desde el 21 de junio a nivel nacional, haciéndole obligatorio de acuerdo con lo establecido en la Resolución Directoral N° 008-2025-MTC/18⁸, donde se determina que **los conductores y pasajeros deben portar un chaleco retrorreflectante que muestre en la espalda el número de placa del vehículo. Esta prenda debe cumplir con especificaciones técnicas orientadas a mejorar la visibilidad del**

2024/#:~:text=En%20contraste%2C%20la%20tenencia%20de,con%20al%20menos%20una%20motocicleta.

⁶ Véase: <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H810806>

⁷ Véase: <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1402235>

⁸ Véase: <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1402375>

motociclista, especialmente en condiciones de poca luz o durante la noche.
"Diario El Comercio"

La justificación de esta normativa es que **busca reducir la comisión de delitos en motocicleta y mejorar la seguridad vial.**

En la exposición de motivos⁹ del mencionado decreto, la justificación solo se basa en el nivel de homicidios dados solo en Lima Metropolitana y el Callao y omite hacer un análisis completo de la realidad nacional, por lo que su aplicación carece de un sustento técnico real.

HOMICIDIOS POR PAF
LIMA METROPOLITANA Y CALLAO
01ENERO AL 09ABR2025

	CASOS	%
HOMICIDIOS POR PAF EN LIMA Y CALLAO	296	100%
HOMICIDIOS POR PAF UTILIZANDO MOTOCICLETA	101	34%

Fuente: PNP.³

Además, las sanciones por el incumplimiento de esta normativa conllevan a la imposición de infracciones con código G68 (no uso de chaleco) y G69 (restringir o impedir la visibilidad de la placa en el chaleco). La sanción es una multa de S/428¹⁰, además de la retención del vehículo y puntos en la licencia del conductor, generando perjuicio económico a miles de personas a nivel nacional sin una justificación válida.

Por esta razón el proyecto de ley plantea **que el uso obligatorio únicamente se de en las regiones que hayan sido declaradas en estado de emergencia por causas relacionadas con la violencia o la inseguridad ciudadana, mediante decreto supremo.**

⁹ Véase: <https://spij.minjus.gob.pe/Graficos/Peru/2025/Abril/17/EXP-DS-006-2025-MTC.pdf>

¹⁰ Recuperado de: <https://elcomercio.pe/lima/uso-de-chalecos-para-motociclistas-sera-por-90-dias-alerta-ante-clonaciones-de-placas-y-el-negocio-detras-de-su-venta-ley-de-chalecos-para-motos-chaleco-motocicleta-delivery-casco-noticia/#:~:text=%C2%BFQu%C3%A9%20sanciones%20habr%C3%A1%20para%20quienes,casco%20de%20seguridad%20comentado%20anteriormente.&text=%2DInfracci%C3%B3n%20G69:%20restringir%20o%20impedir,placa%20consignado%20en%20el%20chaleco.&text=No%20est%C3%A1n%20obligados%20a%20llevar,cilindrada%20mayor%20a%20500%20cc.>

Y con respecto al siguiente punto, se plantea que esta medida ***se aplicada también donde el gobierno regional haya dispuesto expresamente su implementación mediante ordenanza regional***; basándose en su descentralización y su autonomía política, económica y administrativa.

La Ley Orgánica de Gobiernos Regionales (Ley N.º 27867)¹¹ establece la facultad de los gobiernos regionales para adoptar medidas específicas de seguridad y tránsito. Asimismo, el principio de descentralización y adecuación normativa, consagrado en la Constitución Política del Perú, respalda el enfoque focalizado propuesto en este proyecto.

6. Impacto esperado

La implementación de esta norma permitirá:

- Fortalecer la confianza ciudadana en las políticas públicas.
- Optimizar los recursos estatales de fiscalización y control.
- Reducir la carga económica sobre las poblaciones de menores ingresos.
- Promover un enfoque territorial en las políticas de seguridad vial.

7. Experiencias internacionales

La experiencia más resaltante fue en Colombia, que ante el fracaso se ha venido implementando el retiro del chaleco reflectante obligatorio.

En un análisis informativo titulado "Resumen de 10 años de experiencia en Colombia: 'Supresión del chaleco que no ha servido'" se documenta que:

*"En Colombia, la experiencia luego de diez años de funcionamiento no presenta resultados favorables sobre aumentos de la seguridad vial por el uso de los chalecos y cascos identificados con números de las placas..."*¹²

Asimismo, se señala que la regulación generó una nueva industria textil (chalecos y cascos numerados), sin impacto comprobable en reducción de delitos, y fue considerada excesiva, estigmatizante y carente de evidencia técnica.

Este caso dejó en evidencia:

¹¹ Véase: <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H835780>

¹² Recuperado de: https://www.noticias-librodar.com.ar/index.php?Itemid=91&catid=61%3Acorreo-de-lectores&id=223%3Aresumen-de-10-anos-de-experiencia-en-colombia-supresion-del-chaleco-que-no-ha-servido&option=com_content&view=article&utm_source=chatgpt.com

- **Eficacia limitada:** Diez años sin demostrar mejoras claras en seguridad.
- **Carga económica:** Surgimiento de una industria poco vinculada al tránsito, pero con impacto financiero para los usuarios.
- **Rechazo social:** Percepción de estigmatización y regulación innecesaria.

Además, existen experiencias en las que medidas similares fueron eliminadas o suspendidas por resultar ineficaces, desproporcionadas o mal justificadas:

Victoria (Australia) – Chalecos reflejantes para aprendices

En el estado de Victoria, Australia, se implementó en 2014 la obligación para los motociclistas aprendices de usar un chaleco retrorreflexivo (hi-vis).

Sin embargo, la Victorian Motorcycle Council solicitó eliminar esta norma argumentando falta de evidencia sobre su eficacia para prevenir accidentes y señalando que puede provocar fatiga térmica¹³

Actualmente dicha medida está en revisión, con posibles ajustes o eliminación según análisis de riesgo.

Provincia de Benguet (Filipinas) – Suspensión de ordenanza local

En mayo de 2022, Benguet aprobó una ordenanza local que exigía chalecos reflectantes para motociclistas.

A los tres meses, el gobernador firmó un decreto suspendiendo su implementación “hasta nuevo aviso”, con el fin de modificar la norma tras dialogar con los actores involucrados¹⁴.

La suspensión se motivó por preocupaciones sobre viabilidad, aceptación social y adecuación al contexto local.

Ejército de EE. UU. – Retiro de chalecos reflectantes

En 2018, el Ejército de los EE. UU. - unidad Fort Huachuca (Arizona) – decidió eliminar la obligatoriedad del uso de chalecos reflectantes para motorizados.

¹³ Recuperado de: https://www.motorcyclenews.net/call-to-remove-mandatory-learner-hi-vis/?utm_source=chatgpt.com

¹⁴ Véase: https://www.motopinas.com/motorcycle-news/benguet-suspends-reflective-vest-requirement-for-riders.html?utm_source=chatgpt.com

Se argumentó que no existía evidencia empírica que demostrara reducción de accidentes ni mayor visibilidad significativa¹⁵.

La unidad recomendó, en cambio, usar ropa con reflectividad propia según preferencia del conductor.

La presente iniciativa legislativa responde a una necesidad urgente de racionalizar y territorializar las medidas de seguridad vial en motocicletas. No elimina una herramienta que pudiera ser útil, pero sí la condiciona a contextos donde su aplicación sea justificable y necesaria. Ello garantiza un mejor balance entre la seguridad ciudadana y los derechos económicos y de movilidad de la población.

II. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La aprobación del presente proyecto de ley tendría un impacto normativo relevante en el marco legal peruano por los siguientes motivos:

a) Evaluación del Marco Normativo Vigente

Reglamento Nacional de Tránsito – DS N.º 033-2001-MTC¹⁶

- Artículo 105.2 impone el uso obligatorio de chalecos con matrícula para todos los motociclistas sin distinción territorial o contextual.
- Se configura una carga generalizada, sin una justificación técnica clara ni evaluación de efectividad.
- El uso nacional obligatorio ha generado resistencia social, informalidad (venta de chalecos falsos), y no se ha demostrado su impacto real en la seguridad vial o ciudadana.

DS N.º 006-2025-MTC¹⁷ y RD N.º 008-2025-MTC/18¹⁸

- Refuerzan esta obligación a nivel nacional, con efectos sancionadores severos (multa S/428, retención del vehículo y pérdida de puntos).
- Se basan en una justificación limitada geográficamente a Lima y Callao, lo cual vulnera el principio de razonabilidad y proporcionalidad.
- Esto contraviene el principio de adecuación normativa y territorialidad, al no distinguir entre realidades regionales.

¹⁵ Recuperado de:

https://www.army.mil/article/205499/motorcycle_safety_reflective_belts_and_vests_no_longer_required?utm_source=chatgpt.com

¹⁶ Véase: <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H810806>

¹⁷ Véase: <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1402235>

¹⁸ Véase: <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1402375>

b) Análisis de Impacto del Proyecto de Ley

Compatibilidad con la Constitución y la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales

- El PL se basa en el principio de descentralización (art. 188 y 191 de la Constitución), reconociendo la autonomía normativa y administrativa de los gobiernos regionales.
- La Ley N.º 27867, en sus artículos 10, 49 y 53, faculta a los gobiernos regionales a dictar políticas de tránsito y seguridad en su jurisdicción.
- El Proyecto de Ley empodera a los gobiernos regionales para decidir si adoptan esta medida, lo que es plenamente coherente con el marco normativo.

Eliminación de una carga general injustificada

- Se deroga cualquier imposición nacional fuera de contextos específicos (estado de emergencia o decisión regional), lo cual corrige una medida desproporcionada e ineficaz.
- Se reduce el perjuicio económico y social generado por sanciones automáticas, sin respaldo en evidencia empírica nacional.

Seguridad jurídica y enfoque territorial

- El Proyecto de Ley establece criterios objetivos para la aplicación obligatoria (emergencia por inseguridad o decisión regional), aportando claridad normativa.
- Promueve un enfoque focalizado y territorialmente sensible, que puede adaptarse a distintas realidades del país.

c) Efectos Normativos y Administrativos

Modificación del Reglamento Nacional de Tránsito

- Implica una revisión del Art. 105.2 del Reglamento Nacional de Tránsito, para adecuarlo al carácter focalizado que establece la ley.
- El MTC deberá reglamentar en 60 días, lo cual es técnicamente viable y se alinea con la política de reducción de normas restrictivas sin evidencia.

Derogación de normativa infra legal contradictoria

- Se eliminan normas reglamentarias y administrativas (como la RD N.º 008-2025-MTC/18) que imponen esta obligación de forma general.
- Se refuerza la jerarquía normativa, dado que la ley está por encima de disposiciones administrativas del MTC.

Cuadro Comparativo: Normativa Actual vs Proyecto de Ley

Aspecto	Normativa Actual	Proyecto de Ley
Obligatoriedad del chaleco con matrícula	Obligatorio para todos los motociclistas a nivel nacional , sin distinción territorial	Obligatorio solo en regiones en emergencia o que lo adopten por ordenanza regional .
Sustento técnico	Basado principalmente en datos de Lima y Callao. No se realizó un diagnóstico nacional.	El uso se condiciona al contexto regional. Requiere sustento local o declaración de emergencia.
Aplicación en regiones con baja criminalidad	Obligatoria, aunque no haya riesgos o hechos delictivos relevantes .	No aplicable salvo decisión regional o estado de emergencia.
Autonomía regional	No reconocida; se impone de manera centralizada.	Reconoce la facultad normativa de los gobiernos regionales según la Ley Orgánica N° 27867
Sanciones por incumplimiento	Multa de S/ 428, retención del vehículo, pérdida de puntos.	Aplicables solo en regiones donde sea obligatorio ; En otras no corresponde sanción.
Riesgos identificados	Informalidad, uso indebido, rechazo ciudadano, sanciones desproporcionadas.	Se busca reducir riesgos y conflictos con un enfoque focalizado, gradual y territorialmente adecuado

El proyecto de ley representa un avance hacia una regulación más proporcional, focalizada y respetuosa del principio de descentralización con autonomía política, económica y administrativa. Corrige una medida nacional excesiva e ineficaz, y se alinea con los principios constitucionales de descentralización, razonabilidad y jerarquía normativa. Además, promueve una gestión del tránsito más adaptada al contexto local, sin imponer cargas injustificadas a nivel nacional.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La implementación y ejecución de la Ley, resulta favorable en la medida que la ley busca establecer el uso obligatorio de chalecos o chaquetas con material retrorreflectivo, con la matrícula visible en la espalda, para conductores y acompañantes de motocicletas, de manera focalizada y condicionada a contextos de emergencia por inseguridad ciudadana, para ello es importante hacer un análisis primero de los beneficios:

Beneficios (Cuantitativos y cualitativos)

Tipo	Beneficio	Descripción
Económico	Reducción del gasto ciudadano	Evita que motociclistas de zonas sin riesgo deban gastar entre S/ 50 y S/ 100 en chalecos innecesarios. A escala nacional, puede representar un ahorro potencial anual de millones de soles
Económico	Menor carga para el Estado	Reducción de gastos administrativos y operativos (PNP, MTC, SAT) en fiscalización, notificación y gestión de sanciones en zonas de baja incidencia delictiva
Social	Reducción de conflictividad social	Evita el rechazo masivo a medidas impopulares y percibidas como injustas o abusivas. Mejora la percepción de legitimidad
Institucional	Respeto a la autonomía regional	Fortalece el principio de descentralización y permite que cada región regule según su contexto y necesidades
Normativo	Coherencia normativa	Corrige una medida generalizada sin análisis de proporcionalidad ni sustento técnico nacional.
Seguridad	Enfoque más efectivo	Permite mantener el uso obligatorio del chaleco solo en zonas con alta inseguridad, como herramienta de identificación

Costos

Tipo	Costo	Descripción
Institucional	Adecuación normativa	El MTC deberá modificar su normativa en 60 días. Requiere recursos humanos y técnicos limitados
Fiscalización regional	Implementación por regiones	Las regiones que opten por implementar la medida asumirán el costo de fiscalización, pero de forma voluntaria.
Percepción inicial	Confusión normativa temporal	Puede haber confusión inicial entre ciudadanos si no se comunica bien la diferenciación por regiones. Se mitiga con campañas informativas

Balance General

- Los beneficios superan ampliamente los costos, tanto en términos de justicia normativa como de eficiencia económica.
- Los costos son marginales y transitorios; los beneficios son estructurales y duraderos.
- Favorece la equidad: no obliga a cumplir una medida a quienes no enfrentan riesgos delictivos.
- Se alinea con principios constitucionales: legalidad, razonabilidad, descentralización y proporcionalidad.

El proyecto de ley es altamente beneficioso desde una perspectiva costo-beneficio. Evita gastos innecesarios a los ciudadanos, mejora la focalización de políticas públicas, reduce la conflictividad y refuerza la autonomía regional. Su implementación tiene costos bajos y manejables, lo que hace viable y recomendable su aprobación.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

El Proyecto de Ley que establece el uso focalizado de chalecos retrorreflectivos con matrícula se alinea con los principios y consensos fundamentales y se vincula con varios ejes estratégicos del Acuerdo Nacional¹⁹, fortaleciendo la coherencia entre las políticas legislativas y los objetivos estratégicos del país.

Política de Estado N.º 01: Fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de derecho

El proyecto respeta el principio de legalidad y razonabilidad, al limitar el uso obligatorio del chaleco a contextos específicos y justificados por razones de seguridad. Esto corrige una imposición normativa excesiva y generalizada, y refuerza el respeto a los derechos ciudadanos.

Política de Estado N.º 07: Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana

El uso focalizado del chaleco se propone como una herramienta de apoyo en zonas críticas de inseguridad, lo que mejora la identificación de motociclistas en contextos de alta criminalidad, sin afectar injustificadamente a zonas tranquilas. Así, se refuerza una seguridad ciudadana con enfoque territorial.

¹⁹ Recuperado de: <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/>

Política de Estado N.º 08: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú

La norma promueve una regulación del transporte urbano proporcional y contextualizada, respetando las diferencias entre regiones. Con ello, se mejora la aceptación ciudadana y se fomenta una política de movilidad más racional y sostenible, fomentando la descentralización.

Política de Estado N.º 10: Reducción de la pobreza

Evita que se impongan costos innecesarios a ciudadanos que no enfrentan riesgos altos de inseguridad, reduciendo cargas económicas en sectores de menores ingresos. La focalización de la medida contribuye a una política pública más justa y equitativa.

Política de Estado N.º 24: Afirmación de un Estado eficiente y transparente

La norma fortalece el rol de los gobiernos regionales, permitiéndoles decidir, mediante ordenanza, si aplican o no la medida, de acuerdo con su realidad. Así, se promueve un Estado descentralizado y más eficiente, acorde con el principio de subsidiariedad.

V. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente iniciativa legislativa se enmarca en la Agenda Legislativa para el Periodo Anual de Sesiones 2024-2025, aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR²⁰, que dentro de la **Política de Estado 01**. Fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de derecho, prioriza el **Tema 01**. funcionamiento de los órganos y organismos del estado, dentro de la **Política de Estado 07**: Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana, prioriza el **Tema 19**. seguridad ciudadana y civismo, dentro de la **Política de Estado 08**: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú, prioriza el **Tema 27**. regulación referida a la descentralización y funciones en los distintos niveles de gobierno, dentro de la **Política de Estado 10**: Reducción de la pobreza, prioriza el **Tema 30**. lucha contra la pobreza.

Finalmente, **Política de Estado 24**. Afirmación de un Estado eficiente y transparente, prioriza el **Tema 92**. modernización y eficiencia de la gestión del estado y la administración pública.

²⁰ Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR. Recuperado de:
<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MiI5NDA4/pdf>