



Proyecto de Ley N° 11665/2024-CR

CHERYL TRIGOZO REATEGUI

"Año de la recuperación y consolidación de la economía"



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

Artículo Único. - Modificación del numeral 5.1 del artículo 5 del Decreto Legislativo N.° 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Modifíquese el numeral 5.1 del artículo 5 del Decreto Legislativo N.° 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, 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.
(...)"

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. - Adecuación de la normatividad

El Poder Ejecutivo adecua de la normatividad en un plazo de treinta días calendario contados a partir de su entrada en vigencia.



Firmado digitalmente por:
MUÑANTE BARRIOS Alejandro
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/06/2025 15:53:41-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REATEGUI Cheryl
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/06/2025 18:17:57-0500



Firmado digitalmente por:
MUÑANTE BARRIOS Alejandro
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/06/2025 15:53:51-0500



Firmado digitalmente por:
BAZAN CALDERON Diego
Alonso Fernando FAU 20161749126
soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/06/2025 16:13:57-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge
Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/06/2025 16:30:10-0500



Firmado digitalmente por:
CHIRINOS VENEGAS Patricia
Rosa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/06/2025 16:21:42-0500



Firmado digitalmente por:
HERRERA MEDINA Noelia
Rossvith FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/06/2025 17:04:17-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **17** de **junio** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 11665/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. 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, asimismo, 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, 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 21 de abril del 2025, se publicó en el Diario Oficial el Peruano la **Resolución Directoral N.º 008-2025-MTC/18**, que aprueba las "Especificaciones técnicas para el Uso de Cascos de seguridad, del Chaleco, así como sus restricciones o limitaciones, para conductores y acompañantes de motocicletas".

Con relación a las especificaciones técnicas del chaleco distintivo para conductores y pasajeros de motocicletas, se estableció lo siguiente:

- 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 superior.

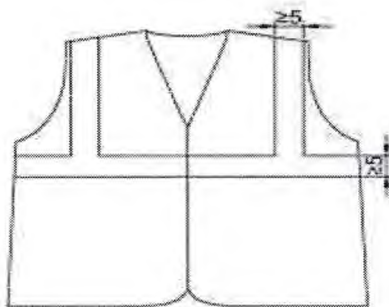


Figura N° 8. Especificaciones técnicas de chaleco distintivo, vista frontal. Medidas en centímetros.

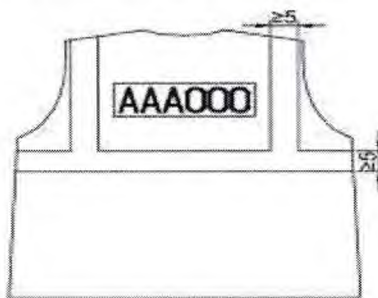


Figura N° 9. Especificaciones técnicas de chaleco distintivo, vista posterior con bandas verticales. Medidas en centímetros.

- e) El chaleco distintivo debe contar con el número de matrícula de Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo automotor (...).

Respecto a los alcances de dicha disposición, se establece que, tiene alcance en todo el territorio de la República y comprenden a todos los conductores y acompañantes de motocicletas en su circulación por las vías públicas terrestres,

en virtud de lo establecido por el Decreto Legislativo N.º 1216 y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N.º 022- 2019-IN.

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. Actualmente, quienes no respeten esta medida enfrentan 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.

2. PROBLEMÁTICA

A raíz de estas disposiciones, 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

¹ <https://www.infobae.com/peru/2025/05/25/motociclistas-presentan-demanda-para-anular-el-uso-de-chaleco-con-placa-nos-discrimina-y-compara-con-reos/>

medida lejos de ayudar a mitigar los casos de robos ha ayudado a los delincuentes 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 motociclistas" (...).

(...)"

Noticias:

infobae

WVO | Magaly Macías | Westminster | + | Tenda | ExSalud | Luz de Sur | CARI | Eduardo Arana | María Pía Copeiro

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 Gubbin



Esta medida 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 motocicletas es una medida "efectista, pero inútil", ya que "los delincuentes también pueden asaltar con chalecos con número (de placa)".

²<https://repository.uniminuto.edu/server/api/core/bitstreams/a9d0c6cc-c458-40bf-9c02-945b65db64b6/content>

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

³ <https://peru21.pe/lima/ipsos-medida-que-obliga-motociclistas-usar-chalecos-es-efectista-pero-inutil-mtc-ipsos/>

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

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



3. 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

Es por eso que, los ciudadanos de la región San Martín, sobre todo los motociclistas, vienen impulsando una movilización para dejar sin efecto las nuevas regulaciones.

⁴ <https://www.atv.pe/noticia/motociclistas-en-pie-de-lucha-presentan-denuncia-para-anular-norma-del-uso-de-chaleco-con-placa/>

⁵ <https://diariovoces.com.pe/controversia-en-tarapoto-por-uso-obligatorio-de-chalecos-para-motociclistas-desde-el-21-de-junio/>

También se debe tener en consideración, que es una medida adoptada sin considerar las realidades climáticas del resto del país. La mayoría de personas en la región San Martín se moviliza en motocicletas, el sofocante clima es un punto crucial para la adopción de estas medidas. Usar un chaleco sobre la ropa, con el extremo calor es extremadamente incómodo y poco práctico.

En ese contexto, mediante Oficio N° 3195-2024-2025-CHTR/CR de fecha 13 de junio de 2025, mi despacho congresal solicitó suspensión de medidas establecidas en el decreto legislativo 1216 en las regiones de San Martín, Loreto, Ucayali, Piura, Tumbes, Madre de Dios, y las zonas de selva de Huánuco y Huancavelica.

Lima, 13 de junio del 2025

OFICIO N.º 3195 -2024-2025-CHTR/CR

Sr. César Carlos Sandoval Pozo
Ministro de Transportes y Comunicaciones

Asunto : Solicito exoneración y/o suspensión de medidas establecidas en Decreto Legislativo N.º 1216 en las regiones de San Martín, Loreto, Ucayali, Piura, Tumbes, Madre de Dios, y las zonas de selva de Huánuco y Huancavelica.

Referencia : a) Decreto Legislativo N.º 1216.
b) Decreto Supremo N.º 022-2019- IN
c) Resolución Directoral N.º 008-2025-MTC/18

De mi especial consideración.

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y, de conformidad con lo establecido en los artículos 96° de la Constitución Política del Perú y el inciso b) y e) del artículo 22° del Reglamento del Congreso de la República, **solicito exoneración y/o suspensión de medidas establecidas en Decreto Legislativo N.º 1216.**

Que, 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, asimismo, 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, 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 21 de abril del 2025, se publicó en el Diario Oficial el Peruano la **Resolución Directoral N.º 008-2025-MTC/18**, que aprueba las "Especificaciones técnicas para el uso de cascos de seguridad, del chaleco, así como sus restricciones o limitaciones, para conductores y acompañantes de motocicletas".

Al respecto, el clima del Perú es diverso y se caracteriza por tres regiones climáticas principales: la costa árida, la sierra con climas variados y la selva cálida y húmeda. En las regiones de la selva peruana, la temperatura puede llegar en ocasiones hasta los 40° grados, en estos lugares el uso del chaleco resulta contraproducente por la gran incomodidad que genera en los conductores de dicho vehículo. En regiones con altas temperaturas o lluvias intensas, el chaleco adicional puede ser incómodo, incrementar la sudoración, afectar la concentración y aumentar el riesgo de accidentes.

Por tal motivo, considero importante que su despacho tome en consideración estas características climatológicas de nuestro país a fin de que la norma legal contemple **EXONERAR DE DICHA MEDIDA** las regiones de San Martín, Loreto, Ucayali, Piura, Tumbes, Madre de Dios, y las zonas de selva de Huánuco y Huancavelica.

Por consiguiente, solicitamos que **se suspenda la aplicación de la infracción G.68** del cuadro de tipificación de infracciones, sanciones, medidas preventivas y control de puntos aplicables a las infracciones al tránsito terrestre, establecido en el **Decreto Supremo N.º 033-2001-MTC**, que aprueba el reglamento Nacional de Tránsito, modificado por Decreto Supremo N.º 006-2025-MTC.

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD CIUDADANA DEL PROPIETARIO
G.68	No llevar el conductor o el acompañante de una motocicleta, el casco o chaleco señalado en el artículo 105 del presente Reglamento, salvo que la motocicleta sea de colección, de la que se cuenten con placa de colección y de admisión del cuerno con el motor con cilindrada mayor a 500 cc.	Grave	Multa 150 UIT	20	Retención del vehículo	-

Teniendo en consideración que, una similar disposición se estableció en la **Segunda Disposición Complementaria, del Decreto Supremo N.º 006-2025-MTC** Decreto Supremo que aprueba medidas específicas para fortalecer la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte. Por lo que, le reiteramos la solicitud de suspender la aplicación de la infracción G.68.

SEGUNDA.- Suspensión de aplicación

Se suspende la aplicación de la modificación de la infracción G.59 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N.º 033-2001-MTC,

En espera de su pronta respuesta, sirva la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración, estima personal y agradecimiento.

Atentamente,



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl
FAU 201E1740126 soft
Intitvo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/08/2025 11:28:25-0500

CHERYL TRIGOZO REÁTEGUI
Congresista de la República

4. 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.

5. 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 2º, 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.**

6. 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 el test de proporcionalidad a la **Resolución Directoral N.º 008-2025-MTC/18**, ya que su publicación ha generado 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 concluye 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 del numeral 5.1 del artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216, a fin de que sea facultativo el uso del chaleco distintivo que lleven impreso el número de placa del vehículo, por las razones sustentadas en la exposición de motivos del presente PL.

IV.- ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

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

⁶ <https://enfocaderecho.com/justos-pagan-por-pecadores-las-restricciones-al-uso-de-motocicletas-impuestas-por-el-estado-peruano/>

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.

Dado que en regiones con altas temperaturas o lluvias intensas, el chaleco adicional incrementa la sudoración que podría afectar el derecho a la vida.

- 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.



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REATEGUI Cheryl
FAU 20161740120 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 13/08/2025 18:18:19-0500