



DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026 Primera Legislatura Ordinaria

Señor presidente:

Han ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, las siguientes iniciativas legislativas:

- Proyecto de Ley N° **9094/2024-CR**, presentado por el grupo parlamentario Podemos Perú, a iniciativa del señor congresista José Luna Gálvez, por el que propone la **“Ley que establece restricción o suspensión del ejercicio del derecho constitucional de libertad de tránsito para transportar pasajeros en motocicletas de las categorías L1 y L3 cuando se declare estado de emergencia, en caso de perturbación de la paz o del orden interno”**.
- El Proyecto de Ley N° **9279/2024-GL**, **“Ley que prohíbe la circulación de motos lineales en estado de emergencia e incorpora otras medidas complementarias”** a iniciativa de la Municipalidad del Distrito de Los Olivos.
- El Proyecto de Ley N° **9320/2024-CR**, presentado por la congresista María del Carmen Alva Prieto, no agrupados, por el que propone la **“Ley que regula el uso de las motocicletas ante la lucha contra la inseguridad ciudadana”**.
- El Proyecto de Ley N° **9578/2024-GL**, **“Ley que prohíbe la circulación de motos lineales con más de un ocupante”** a iniciativa de la Municipalidad del Distrito de Comas.
- Proyecto de Ley N° **10774/2024-CR**, presentado por el grupo parlamentario Honor y Democracia, a iniciativa del señor congresista José Cueto Aservi, por el que propone la **“Ley que fortalece la seguridad ciudadana y reduce los delitos cometidos en motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores”**.
- Proyecto de Ley N° **10836/2024-CR**, presentado por el grupo parlamentario Acción Popular, a iniciativa de la señora congresista Hilda Marleny Portero López, por el que propone la **“Ley que regula el uso de los vehículos menores motorizados de las categorías L1 y L3 para el viaje de una sola persona como prevención de delitos contra la seguridad pública en Lima Metropolitana y la provincia Constitucional del Callao”**
- Proyecto de Ley N° **11636/2024-CR**, presentado por el grupo parlamentario Avanza País, a iniciativa de la señora congresista Karol Paredes Fonseca, por el que propone la **“Ley que limita el uso obligatorio de chalecos retrorreflectivos con matrícula con matrícula del vehículo para conductores y acompañantes de motocicletas”**.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

El presente dictamen fue aprobado por mayoría, en la séptima sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en Lima, el 3 de noviembre de 2025, contando con los votos a favor de los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Karol Ivett Paredes Fonseca, Segundo Héctor Acuña Peralta, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Isabel Cortez Aguirre, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Jorge Luis Flores Ancachi, Mery Eliana Infantes Castañeda, Jeny Luz López Morales, Auristela Ana Obando Morgan, José Bernardo Pazo Nunura, Wilson Quispe Mamani, María Elizabeth Taipe Coronado, Rosío Torres Salinas, Héctor Valer Pinto y Oscar Zea Choquechambi.

Se abstuvieron los señores congresistas Alfredo Pariona Sinche y Norma Yarrow Lumbreras.

Presentó licencia la señora congresista Hilda Marleny Portero López.

I. SITUACIÓN PROCESAL

1.1. Antecedentes procedimentales

- El Proyecto de Ley N° **9094/2024-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario del Congreso de la República el 03 de octubre de 2024. Asimismo, fue decretado e ingresado para su estudio a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora en la misma fecha.
- El Proyecto de Ley N° **9279/2024-GL**, fue presentado al Área de Trámite Documentario del Congreso de la República el 22 de octubre de 2024. Asimismo, en la misma fecha fue decretado e ingresado para su estudio a la Comisión de Constitución y Reglamento como primera comisión dictaminadora y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como segunda comisión dictaminadora.
- El Proyecto de Ley N° **9320/2024-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario del Congreso de la República el 28 de octubre de 2024. Asimismo, fue decretado e ingresado para su estudio a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora el 29 de octubre de 2024.
- El Proyecto de Ley N° **09578/2024-GL**, fue presentado al Área de Trámite Documentario del Congreso de la República el 22 de noviembre de 2024. Asimismo, en la misma fecha fue decretado e ingresado para su estudio a la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas como primera comisión dictaminadora y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como segunda comisión dictaminadora.
- El Proyecto de Ley N° **10774/2024-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario del Congreso de la República el 09 de abril de 2025. Asimismo, fue decretado a la Comisión

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

de Transportes y Comunicaciones como primera comisión dictaminadora, y a la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas como segunda comisión, el 10 de abril de 2025, para su estudio y dictamen. La Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas aún no emite dictamen.

- Proyecto de Ley N° **10836/2024-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario del Congreso de la República el 14 de abril de 2024. Asimismo, fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora el 15 de abril de 2025.
- El Proyecto de Ley N° **11636/2024-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario del Congreso de la República el 13 de junio de 2025. Asimismo, fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora el 16 de junio de 2025.

Admisibilidad de los Proyectos de Ley 9094/2024-CR, 9279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR y 11636/2024-CR

De la revisión realizada a los Proyectos de Ley 9094/2024-CR, 9279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR y 11636/2024-CR; de conformidad con lo establecido en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República, consideramos que cumplen con las formalidades de los requisitos de admisibilidad, presentan en su contenido fórmulas legales, exposiciones de motivos, efectos de la vigencia de normas, sus relaciones con el Acuerdo Nacional y sección de análisis costo beneficio.

La materia que se pretende regular con los Proyectos de Ley en estudio, se encuentra de acuerdo con la normativa vigente en concordancia con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y su contenido se encuentra vinculado a la regulación sobre el uso de motocicletas en zonas declarados en estado de emergencia por alta criminalidad organizada; por lo que su estudio y dictamen corresponde, en efecto a la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

1.2. Antecedentes parlamentarios

Las presentes iniciativas tienen como antecedente legislativo las siguientes proposiciones legislativas que no versan en la prohibición de llevar a más de una persona en motocicletas en estado de emergencia:

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Durante el Período Legislativo 2016 – 2021

Proyecto de Ley N° **01696/2016-CR**, "Ley que prohíbe conducir una motocicleta lineal llevando a uno o más pasajeros y obliga a usar casco protector". Presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa de los Congresistas Clayton Flavio Galván Vento, Héctor Virgilio Becerril Rodríguez, Guillermo Augusto Bocángel Weydert, Mario Fidel Mantilla Medina, Guillermo Hernán Martorell Sobero, Gilder Agustín Ushñahua Huasanga y Roberto Gamaniel Vieira Portugal; que propone la Ley que prohíbe conducir una motocicleta lineal llevando a uno a más pasajeros acompañantes y obliga a usar casco protector.

- La iniciativa fue presentada al Área de Trámite Documentario el 21 de julio de 2017 y se decretó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 4 de agosto de 2017 como única comisión dictaminadora. La Comisión de Defensa Nacional solicitó ser incluida como segunda comisión dictaminadora, solicitud que fue aprobada el 7 de marzo de 2018 y recibida el 27 de marzo de 2018.
- La Comisión de Defensa Nacional aprobó por unanimidad el dictamen con un nuevo texto, después de un análisis técnico y constitucional. El 22 de julio de 2019, esta Comisión presentó un dictamen favorable sobre la iniciativa legislativa. Luego, el 27 de julio, se decidió exonerar el dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones
- Por tal motivo, en el actual período parlamentario, el Consejo Directivo procedió, con fecha 18 de octubre de 2021, a actualizar la iniciativa legislativa, asignándole el número **556/2021-CR**.

Proyecto de Ley N° 3945/2018-GL, "Ley fue presentado por iniciativa de la Municipalidad del Distrito de Miraflores, con el objeto de establecer medidas orientadas a fortalecer la lucha contra la inseguridad ciudadana y reducir la incidencia de delitos cometidos mediante el uso de motocicletas lineales. Conforme al artículo 107 de la Constitución Política del Perú, que faculta a las municipalidades a presentar iniciativas legislativas, dicha propuesta fue admitida a trámite y, mediante decreto de fecha 05 de marzo de 2019, derivada a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como comisión principal, y a la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado como comisión secundaria-, en concordancia con el artículo 77 del Reglamento del Congreso de la República. No obstante, al concluir el periodo parlamentario 2016-2021, el proyecto permaneció en ambas comisiones sin ser dictaminadas.

Proyecto de Ley N° 04481/2018-CR, "Ley que autoriza el servicio de transportes de pasajeros – taxi en moto lineal excepcionalmente en los departamentos de la región Amazónica, modificando el artículo 2 e incorporando la Tercer Disposición Transitoria Final a la Ley 27189, Ley de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores". Presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa de los congresistas Modesto, Figueroa

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Minaya, Carlos Tubino Arias Shereiber, Esther Saavedra Vela, Gilmer Trujillo Zegarra, Héctor Becerril Rodríguez, Miguel Elías Avalos, Gladys Andrade Salguero, Marco Miyashiro Arashiro y Mártires Lizana Santos. El objeto de la iniciativa legislativa es modificar el artículo 2 de la Ley Nro. 27189 Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, con la finalidad que las motos lineales puedan realizar el servicio de transporte de pasajeros – TAXI de manera excepcional en la región amazónica de nuestro país, por la necesidad de la población usuaria, costumbres, teniendo presente la diversidad climatológica en la selva de Perú.

- Con fecha 14 de junio de 2019 fue ingresado al Área de Trámite Documentario y el 19 de junio del mismo año fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora. Asimismo, cabe señalar que el proyecto permaneció en mencionada comisión sin ser dictaminado. El 18 de marzo de 2022 por Acuerdo del Consejo Directivo N° 19 -2021-2022/CONSEJO – CR fue archivado.

Durante el Período Legislativo 2021 – 2026

Proyecto de Ley N° 556/2021-CR, "Ley que prohíbe conducir una motocicleta lineal llevando a uno o más pasajeros y obliga a usar casco protector", fue presentado al Área de Trámite Documentario el 26 de octubre de 2021; asimismo, cabe señalar que mencionado proyecto fue actualizado (Antes Proyecto de Ley N° 1696/2016-CR) mediante Acuerdo de Consejo Directivo el 18 de octubre de 2021, el cual fue decretado y recibido el 03 de noviembre de 2021 en la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas, como única comisión dictaminadora.

Proyecto de Ley N° 01303/2021-CR, "Ley que fortalece la lucha contra la inseguridad ciudadana y la reducción de delitos cometidos en motocicletas", presentado a iniciativa del congresista David Jiménez Heredia del Grupo Parlamentario de Fuerza Popular; asimismo, cabe señalar que con fecha 14 de febrero de 2022 ingresó al Área de Trámite Documentario y fue decretado el 16 de febrero de 2022 a la Comisión de Defensa Nacional Orden Interno Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas, como única comisión dictaminadora en la misma fecha.

Proyecto de Ley N° 1326/2021-PE, "Ley que establece restricciones en el uso de motocicletas en zonas urbanas con alto riesgo de victimización delictiva", presentado a iniciativa del Poder Ejecutivo; asimismo, cabe señalar que con fecha 17 de febrero de 2022 fue ingresado al Área de Trámite Documentario y el 21 de febrero de 2022, la Comisión de Defensa Nacional Orden Interno Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas fue designada como única comisión dictaminadora.

Proyecto de Ley N° 1333/2021-CR, "Ley que fortalece la seguridad de las motocicletas y limita el uso de las motocicletas en la comisión de delitos", presentado a iniciativa del

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

congresista Luis Kamiche Morante del Grupo Parlamentario Perú Democrático; asimismo, cabe señalar que con fecha 18 de febrero de 2022 fue ingresado al Área de Trámite Documentario y el 24 de febrero de 2022, la Comisión de Defensa Nacional Orden Interno Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas fue designada como única comisión dictaminadora.

Proyecto de Ley N° 01478/2021-CR, "Ley que establece medidas para la circulación de motos lineales", presentado a iniciativa de la congresista Digna Calle Lobatón del Grupo Parlamentario Podemos Perú; asimismo, cabe señalar que con fecha 15 de marzo de 2022 fue ingresado al Área de Trámite Documentario y el 28 de marzo de 2022, la Comisión de Defensa Nacional Orden Interno Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas fue designada como única comisión dictaminadora.

Proyecto de Ley N° 1637/2021-GL, "Ley que fortalece la lucha contra la inseguridad ciudadana y la reducción de los delitos cometidos en motocicletas lineales", presentado a iniciativa de la Municipalidad Distrital de Miraflores conforme al artículo 107 de la Constitución Política del Perú, que faculta a las municipalidades a presentar iniciativas legislativas, mencionada propuesta legislativa fue admitida a trámite el 06 de abril de 2022 al Área de Trámite Documentario, y con fecha 08 de abril de 2022 fue decretado a la Comisión de Defensa Nacional Orden Interno Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas como segunda comisión dictaminadora; siendo la Comisión de Transportes y Comunicaciones la principal comisión dictaminadora. Ambas comisiones han procedido con el dictamen respectivo.

Proyecto de Ley N° 1694/2021-CR, "Ley que refuerza la seguridad ciudadana estableciendo prohibiciones a los conductores de motocicletas con la finalidad de reducir la comisión de delitos utilizando este medio de transportes y modifica el artículo 5 del Decreto Legislativo 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transportes", presentado a iniciativa del congresista Gustavo Cordero Jon Tay del Grupo Parlamentario Fuerza Popular; asimismo, cabe señalar que con fecha 07 de abril de 2022 fue ingresado al Área de Trámite Documentario, y con fecha 13 de abril de 2022 fue decretado a la Comisión de Defensa Nacional Orden Interno Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas como segunda comisión dictaminadora; siendo la Comisión de Transportes y Comunicaciones la principal comisión dictaminadora. Con fecha 19 de setiembre de 2023 por Acuerdo de la Junta de Portavoces se acordó la exoneración de dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Proyecto de Ley N° 3219/2022-CR, "Ley que modifica el artículo 5 e incorpora el artículo 6-A y 6-B en el Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte", presentado a iniciativa del congresista Paul Gutiérrez Ticona del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional; asimismo, cabe señalar que con fecha 05 de octubre de 2022 fue ingresado al Área de Trámite Documentario, el mismo que fuera decretado y recibido en la Comisión de Defensa

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Nacional Orden Interno Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas, el 10 de octubre de 2022, como segunda comisión dictaminadora; siendo la Comisión de Transportes y Comunicaciones la principal comisión dictaminadora. Con fecha 19 de setiembre de 2023 por Acuerdo de la Junta de Portavoces se acordó la exoneración de dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

II. CONTENIDO DE LAS PROPOSICIONES LEGISLATIVAS

Las iniciativas legislativas tienen como objetivo común, regular el uso de motocicletas L1 y L3 en las zonas declaradas en estado de emergencia por alta criminalidad organizada.

De acuerdo con el Decreto Supremo N° 019-2018-MTC, en su anexo I sobre clasificación vehicular, la categoría L comprende vehículos automotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos destinados a circular por las vías públicas terrestres. Dentro de esa categoría, se definen:

- **L1:** Vehículos con dos (2) ruedas, con una velocidad máxima de construcción que no excede de 50 km/h y con una cilindrada de hasta 50 cm³ en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión.
- **L3:** Vehículos con dos (2) ruedas, con una velocidad máxima de construcción mayor a 50 km/h y con una cilindrada superior a 50 cm³ en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión.

2.1. El Proyecto 9094/2024-CR

El proyecto de ley presenta dos artículos, en el que se propone establecer restricciones al derecho constitucional de libre tránsito para transportar pasajeros en motocicletas de las categorías L1 y L3 cuando se declare estado de emergencia por perturbación de la paz o del orden interno.

"LEY QUE ESTABLECE RESTRICCIÓN O SUSPENSIÓN DEL EJERCICIO DEL DERECHO CONSTITUCIONAL DE LIBERTAD DE TRÁNSITO PARA TRANSPORTAR PASAJEROS EN MOTOCICLETAS DE LAS CATEGORÍAS L1 Y L3 CUANDO SE DECLARE ESTADO DE EMERGENCIA, EN CASO DE PERTURBACIÓN DE LA PAZ O DEL ORDEN INTERNO"

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto establecer restricciones al derecho constitucional de libre tránsito para transportar pasajeros en motocicletas de las categorías L1 y

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

L3 cuando se declare estado emergencia por perturbación de la paz o del orden interno.

Artículo 2.- De la declaración de Estado de Emergencia

El Poder Ejecutivo, mediante decreto supremo, cuando declare el estado de emergencia, por perturbación de la paz o del orden interno, establece la restricción o suspensión del ejercicio del derecho constitucional relativo a libertad de tránsito para transportar pasajeros en motocicletas de las categorías L1 y L3 en territorio determinado.

2.2. El Proyecto de Ley N° 09279/2024-CR

El proyecto de ley presenta tres artículos y una disposición transitoria, mediante los cuales se propone la prohibición de circulación de motos lineales con más de un ocupante en las zonas declaradas en estado de emergencia, salvo excepciones específicas.

"LEY QUE PROHÍBE LA CIRCULACIÓN DE MOTOS LINEALES EN ESTADO DE EMERGENCIA E INCORPORA OTRAS MEDIDAS COMPLEMENTARIAS"

Artículo 1: Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer medidas efectivas cuya ejecución pueda ser transversal a los estados de emergencia, en materia de seguridad ciudadana, a fin de salvaguardar la integridad de los vecinos de los gobiernos locales y regionales.

Artículo 2: Medidas adicionales aplicables en los estados de emergencia, en materia de seguridad ciudadana

Los estados de emergencia decretados por el Poder Ejecutivo de conformidad con el Art. 137 de la Constitución Política del Perú, en materia de seguridad ciudadana, podrán incorporar las siguientes medidas complementarias relativas a la libertad de tránsito: i) prohibición total o parcial de la circulación de determinado tipo de vehículos en la extensión territorial sobre la cual se decreta el estado de emergencia;

ii) establecimiento de determinados puntos de control a cargo del poder ejecutivo y
iii) extender la facultad de identificación a los cuerpos de Serenazgo municipal.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

En los casos relativos a la libertad de reunión y tránsito, el Poder Ejecutivo, en coordinación con los Gobiernos Locales podrán establecer medidas adicionales a fin de flexibilizar el libre desplazamiento de los ciudadanos que por razones debidamente justificadas deban usar determinado vehículo.

Artículo 3: Restricción de circulación de motos lineales con más de un ocupante y otras precisiones

La circulación de las motos lineales queda restringida a un solo ocupante quedando proscrita la posibilidad de movilizar a más de un ocupante salvo que se trate de un o una ocupante de género distrito al del o la conductora, esta medida entra en vigencia al día siguiente de la publicación de esta norma en el Diario Oficial "El Peruano".

Disposición Transitoria

Única: Reglamentación y adaptación normativa

El poder ejecutivo reglamenta y adapta los mecanismos legales para la correcta aplicación y viabilidad de la norma, en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario contados desde el día siguiente de la publicación de esta norma en el Diario Oficial "El Peruano".

2.3. El Proyecto de Ley N° 9320/2024-CR

La propuesta legislativa presenta un artículo único incorporando el Capítulo V y los artículos 14,15 y 16; y una Disposición Complementaria Final, mediante los cuales se propone modificar el Decreto Legislativo N° 1216, norma que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte con el objetivo de prohibir el uso de motocicletas con acompañante en zonas declaradas en estado de emergencia por alta criminalidad. Esta medida busca prevenir y combatir delitos como la extorsión, sicariato y el robo al paso.

"LEY QUE REGULA EL USO DE LAS MOTOCICLETAS ANTE LA LUCHA CONTRA LA INSEGURIDAD CIUDADANA"

Artículo único. Incorporación del Capítulo V y los artículos 14,15 y 16 al Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Se incorpora el Capítulo V y los artículos 14, 15 y 16 al Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, con la siguiente redacción:

Capítulo V
Medidas excepcionales para el uso de motocicletas

Artículo 14.- Medida excepcional que restringe el uso de motocicletas

En los distritos que sean declarados en estado de emergencia por razones de seguridad ciudadana, se encuentra prohibida la circulación con más de una persona en motocicletas de las categorías L1 y L3.

La prohibición señalada en el párrafo anterior para el caso de todo el territorio nacional donde no se aplica la declaratoria de emergencia, regirá a partir de las 19:00 horas hasta las 06:00 horas.

Están exceptuados de esta medida durante el estado de emergencia el personal de las Fuerzas Armadas, la Policía Nacional del Perú, el Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, el serenazgo municipal y otros servicios esenciales que cuenten con autorización expresa del gobierno local.

Artículo 15.- Registro de acompañantes en motocicletas de las categorías L1 y L3

Los conductores que debido a un vínculo familiar requieran trasladarse en motocicletas de las categorías L1 y L3 con un acompañante, deben registrarse en un plazo de quince (15) días posteriores a la implementación de la plataforma digital a cargo de los gobiernos locales precisando por lo menos los siguientes datos:

- Placa de la motocicleta.
- Nombre y apellidos del conductor.
- Nombres y apellidos del acompañante.
- Documento de Identidad del conductor y acompañante.
- Dirección de ambas personas.
- Número de teléfono celular.
- Otros datos que se consideren necesarios.

Los conductores registrados se encuentran exceptuados de lo establecido en el artículo 14 de la presente ley.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Artículo 16.- Sanción

El incumplimiento de la restricción establecida en el artículo 14 de la presente Ley constituirá una infracción muy grave, sancionada progresivamente: primera infracción: multa económica; reincidencia: retención de la licencia de conducir por hasta 2 años; tercera infracción: inhabilitación para obtener licencia por cinco (5) años.

Disposición Complementaria Final

Única: El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con los gobiernos locales, establecen los lineamientos necesarios para la correcta implementación de la presente Ley en un plazo no mayor a 60 días de su publicación.

2.4. Proyecto de Ley N° 9578/2024-GL

El proyecto de ley propone modificar el Decreto Legislativo N° 1216, incorporando tres artículos y una disposición complementaria final orientadas a fortalecer la seguridad ciudadana en el ámbito de tránsito y transporte. La iniciativa establece la prohibición de la circulación de motocicletas con más de un ocupante y del transporte o tenencia de armas durante su uso, como medidas preventivas frente a delitos graves como el sicariato, la extorsión y los robos agravados.

"Ley que prohíbe la circulación de motos lineales con más de un ocupante"

Artículo 1.- Objeto

La presente ley tiene por objeto modificar el Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte que tiene como finalidad 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).

Artículo 2.- Incorporación del Capítulo V y los artículos 14,15 y 16 al Decreto legislativo N° 1216

Incorporese el Capítulo V y los artículos 14,15 y 16 al Decreto Legislativo N° 1216, en los siguientes términos:

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

"CAPITULO V

MEDIDAS DE PREVENCIÓN DEL CRIMEN

Artículo 14.- Medidas que restringen el uso de motocicletas

El Ministerio del Interior, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicará las siguientes medidas excepcionales para prevenir el crimen:

1. Se prohíbe la circulación de más de un ocupante en vehículos automotores motocicleta en circulación.
2. Se prohíbe portar armas de fuego a las personas que viajen en motocicletas.
3. Se prohíbe el uso de cascos con la mica frontal oscurecidas, los cascos deben ser con la mica transparente que permite la visibilidad del rostro del conductor.

Artículo 15.- Alcances de las restricciones o prohibiciones

El Decreto Supremo que dispone las medidas excepcionales expresamente los siguientes según corresponda:

1. El plazo de la entrada en vigencia de las medidas aplicadas será luego de publicado el Decreto Supremo.
2. Supuestos excepcionales a los que no son aplicables las medidas excepcionales como motocicletas policiales, motocicletas municipales.

Artículo 16.- Sanción por incumplir restricciones en el uso de motocicletas

La sanción por el incumplimiento de las restricciones en el uso de motocicletas será de una multa equivalente a la más que se impone por una infracción muy grave en el Reglamento Nacional de Tránsito. La Policía Nacional del Perú establece y aplica la sanción acumulativa en coordinación con las autoridades encargadas de cada materia sancionatoria, según corresponda.

Artículo 3.- Modificación del artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216

Modifíquese el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216, en los siguientes términos:

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

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

5.1. Los conductores de motocicletas utilizan cascos de seguridad los mismos que deberán tener mica transparente donde sea visible el rostro del conductor, y chalecos distintivos que lleven impreso de manera visible el número de placa del vehículo,

conforme a las especificaciones técnicas previamente establecidas. La impresión en los chalecos se ubica en la parte alta de la espalda. 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.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

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

Las exigencias establecidas en el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216 referidas al uso de la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo y el uso de chalecos distintivos, así como los cascos con mica transparente que permita visualizar el rostro del conductor, cobrarán vigencia a los quince (15) días calendario contados a partir de la publicación de la presente norma, plazo dentro del cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitirá las especificaciones técnicas necesarias.

2.5. Proyecto de Ley N° 10774

La iniciativa legislativa plantea modificar el Decreto Legislativo N° 1216, incorporando siete artículos numerados en el cuerpo normativo principal, así como cinco disposiciones complementarias: dos transitorias, dos finales y una derogatoria. Su objetivo es fortalecer la seguridad ciudadana y reducir los delitos cometidos mediante el uso de motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores, estableciendo medidas de control, identificación, fiscalización y sanción.

“Ley que fortalece la seguridad ciudadana y reduce los delitos cometidos en motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores”

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

Del ámbito de aplicación de la ley

Artículo 1.- Del objeto de la norma

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

La presente ley tiene por objeto fortalecer la lucha contra la inseguridad ciudadana y reducir los delitos cometidos en motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores, mediante la implementación de medidas generales y especiales de control y fiscalización.

**TITULO II
MEDIDAS DE CONTROL Y SEGURIDAD**

**CAPITULO I
Del ámbito de aplicación de la ley**

Artículo 2: Ámbito de la Ley

Las disposiciones de la presente ley son de aplicación para todas las personas naturales o jurídicas que usen motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores, dentro de las zonas de restricción especial que se determinará mediante Decreto Supremo emitido por el Ministerio del Interior, con base a los índices de criminalidad, factores de riesgo y focalización delictiva.

Corresponde a los gobiernos locales el establecimiento de disposiciones especificaciones de acuerdo a sus competencias; así como la regulación de las medidas especiales derivadas de la presente ley y delegadas conforme al reglamento.

**TITULO III
DE LAS MODIFICACIONES LEGALES**

**CAPITULO I
Modificación normativa**

Artículo 3. Modificación del Decreto Legislativo 1216

Se modifica el artículo 5 del Decreto Legislativo 1216 con el siguiente texto:

“Artículo 5. Medidas de identificación y control

5.1. Los usuarios de motocicletas y sus pasajeros deben utilizar cascos de seguridad que cumplan con las especificaciones técnicas establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), así como chalecos distintivos que contengan impreso el número de placa del vehículo y una

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

calcomanía holográfica de identificación y seguridad, que permitan su visualización e identificación a simple vista.

5.2. Se debe contar obligatoriamente con un sistema de identificación electrónica obligatoria para motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores, homologado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), que permita su monitoreo en tiempo real por las autoridades de tránsito y seguridad ciudadana.

5.3. Se prohíbe la circulación de motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores con uno o más acompañantes, salvo las excepciones establecidas en el Decreto Supremo reglamentario.

5.4. Se prohíbe el uso de cascos con micas polarizadas, máscaras o cualquier otro accesorio que, sirva para cubrir parcial o totalmente el rostro del conductor o pasajero, impidiendo su identificación visual a simple vista.

5.5. Se restringe la circulación de motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores únicamente al carril derecho en todas las vías de circulación vehicular pública a nivel nacional, salvo los casos de emergencia debidamente justificados y reglamentados junto con las excepciones del sector público oficial.

5.6. Se establece la obligación de cortar además del seguro y regulaciones obligatorias, con un Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés correspondientes a: *Global Positioning System*) activo, en motocicletas destinadas a servicios de delivery y transporte de bienes, permitiendo su geolocalización en caso de investigaciones policiales."

CAPITULO II

De la ministración de sanciones e infracciones

Artículo 4.- Sanciones y régimen de sanciones

4.1. Modificación del Reglamento Nacional de Tránsito del Perú

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones modifica mediante Decreto Supremo la tabla de infracciones del Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo 016-2009-MTC) incorporando sanciones específicas para

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

las infracciones contempladas en esta ley, incluyendo multas, retención y decomiso de vehículos en casos de reincidencia.

TITULO IV FISCALIZACIÓN Y CONTROL

CAPITULO I De las facultades de fiscalización y control

Artículo 7.- Facultades de fiscalización y control

7.1. Las autoridades de tránsito y seguridad ciudadana, en coordinación con la Policía Nacional del Perú, tienen facultades para fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en esta ley, pudiendo realizar operativos de control en zonas de alta incidencia delictiva.

7.2. La Policía Nacional del Perú, implementará controles rigurosos sobre la circulación de vehículos menores, asegurando el cumplimiento de las normativas vigentes.

7.3. Las autoridades de tránsito y seguridad, en coordinación con la Policía Nacional del Perú, fomentarán la capacitación y formación continua a los conductores sobre normas de tránsito, seguridad vial y prevención del delito; así como la colaboración entre la comunidad y las autoridades para identificar y denunciar actividades delictivas relacionadas con el uso de estos vehículos; monitoreando y evaluando periódicamente la efectividad de las medidas implementadas, ajustándolas según los resultados obtenidos a las necesidades específicas de cada región.

DISPISICIONES TRANSITORIAS COMPLEMENTARIAS

Primera. - Implementación del Registro Nacional de Motocicletas y Vehículos Motorizados Menores

Se ordena la creación de un Registro Nacional de Motocicletas y Vehículos Motorizados Menores a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el cual incluirá datos de los propietarios, características del vehículo, historial de infracciones y medidas de seguridad implementadas.

Segunda. - Coordinación interinstitucional

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

El Ministerio del Interior, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los gobiernos locales deberán coordinar acciones conjuntas para la implementación efectiva de esta ley, incluyendo la capacitación de personal de fiscalización y el desarrollo de campañas de sensibilización ciudadana.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. - Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley, en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario contados a partir de su publicación.

Segunda. - Licencia de Conducir

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones reglamenta la excepción de licencias de conducir, quedando prohibida su emisión a las personas que tengan antecedentes penales; debiendo actualizar las licencias de conducir para cuya obtención, se debe aprobar satisfactoriamente los exámenes de conducción elaborados según la clase y características de los vehículos a que refiere la presente ley, por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cada dos y medio (2,5) años.

Para efectos del cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones creará la licencia y registro especial que permita la conducción de los vehículos menores impulsados por electro motivación.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA FINAL

Disposición Complementaria Derogatoria

Única. - Derogación

Derogase todo dispositivo legal que se oponga a la presente ley.

2.6. Proyecto de Ley N° 10836/2024-CR

La iniciativa propone regular el uso de vehículos menores motorizados de las categorías L1 y L3, permitiendo que solo viaje una persona sin acompañante, con el fin de prevenir delitos como robos, asaltos y homicidios cometidos desde dichos vehículos, y así fortalecer la seguridad ciudadana.

“Ley que regula el uso de vehículos menores motorizados de las categorías L1 y L3 para el viaje de una sola persona como prevención de delitos contra

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

la seguridad pública en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao"

Artículo 1.- Objeto de la Ley

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

Artículo 2.-Ámbito de aplicación

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

Artículo 3.-Restricción de transporte de acompañantes

3.1 Queda prohibido el transporte de acompañantes en vehículos menores motorizados de las categorías L1 y L3 en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.

3.2 Solo podrá viajar el conductor del vehículo, salvo las excepciones expresamente previstas en el artículo siguiente.

3.3 La autoridad competente fiscalizará el cumplimiento de la presente disposición en coordinación con la Policía Nacional del Perú y los gobiernos locales correspondientes

Artículo 4.-Excepciones a la restricción

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

4.1 Motocicletas de uso laboral: Aquellas motocicletas utilizadas con fines laborales o comerciales, en donde se transporte a un acompañante que cumpla con funciones laborales de asistente o ayudante, con la autorización de la autoridad competente.

4.2 Motocicletas de fuerzas de seguridad y emergencias: Aquellas utilizadas por cuerpos de seguridad pública, militares, paramédicos u otras autoridades que requieran movilizarse en situaciones de emergencia o en cumplimiento de su labor.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Artículo 5.-Registro, identificación y control vehicular

5.1. Todo conductor de vehículos menores motorizados de las categorías L1 y L3 deberá registrar su vehículo en el sistema que establezca la autoridad competente, incorporando un código de identificación único.

5.2. Se verificará el uso de la Placa Única Nacional de Rodaje que permitan la identificación oportuna de los vehículos motorizados en tiempo real.

5.3. El Ministerio del Interior, en coordinación con el nivel de gobierno competente, implementarán sistemas de videovigilancia, patrullaje focalizado e inteligencia operativa en zonas de alto riesgo delictivo para controlar el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 6.-Operativos de control

6.1 Las autoridades competentes, en coordinación con la Policía Nacional del Perú, realizarán operativos de fiscalización periódicos en zonas previamente identificadas como de alto riesgo delictivo.

6.2 En dichos operativos se verificará el cumplimiento de la presente ley, incluyendo la identificación del conductor, la ausencia de acompañantes no autorizados, y la portación de los documentos exigidos por la normativa vigente.

Artículo 7.-Responsabilidad del conductor

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

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

Artículo 8.- Responsabilidad de las autoridades competentes

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

Artículo 9.- Campañas de concientización

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

Artículo 10.- Promoción de medidas de seguridad vial

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

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

DIPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Primera: Reglamentación

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

Segunda: Vigencia de la Ley

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

2.7. Proyecto de Ley N° 11636/2024-CR

La presente iniciativa legislativa 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. Asimismo, incorpora tres artículos y dos disposiciones complementarias finales.

"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:

- a) Los departamentos que hayan sido declaradas mediante decreto supremo en estado de emergencia por causas relacionadas con la violencia o la inseguridad ciudadana.
- b) 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

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

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.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación

El Ministro 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.

III. MARCO NORMATIVO

3.1. Legislación nacional

- Constitución Política del Perú de 1993.
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en vehículos Menores.
- Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades
- Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.
- Decreto Legislativo N° 1316, que modifica la Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, aprueba el TUO del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito.
- Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en vehículos Motorizados o No motorizados.
- Decreto Supremo N° 011-2014-IN, Reglamento de la Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- Decreto Supremo N° 019-2017-MTC, Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial PENSIV 2017-2021
- Decreto Supremo N° 035-2019-MTC, Decreto Supremo que precisa disposiciones sobre el Servicio de Transporte Público de Personas en Vehículos Menores No Autorizados y establece disposiciones sobre el bloqueo de aplicativos y/o páginas web.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

- Decreto Supremo N° 023-2021-MTC, Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, para establecer las reglas de circulación de los vehículos de movilidad personal y otras disposiciones.

3.2. Legislación comparada

- Guatemala: Acuerdo Gubernativo N° 105-2009, por la cual se prohíbe que las motocicletas transporten a más de una persona.
- Honduras: Decreto N° 240-2011, por la cual establece restricciones específicas sobre el transporte de personas en motocicletas por razones de seguridad.
- Colombia, Ley 769 del 06 de julio de 2002, mediante la cual se promulga el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se establecen regulaciones.
- Colombia, Ley 599 del 24 de julio de 2000, mediante la cual se promulga el Código Penal (artículo 109).
- Chile, Ley 21088, que modifica la Ley del tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte.
- Chile, Decreto 123, que fija las condiciones que los dispositivos y sistemas de seguridad de las motos deben cumplir.
- Chile, Decreto 231, que fija las normativas para los conductores y pasajeros de vehículos que señala.
- México, Ley de movilidad de la ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de julio de 2014.
- México, Reglamento de tránsito de la ciudad de México, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 17 de agosto de 2025; última reforma publicada el 31 de marzo de 2022.

IV. ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS LEGISLATIVAS

4.1. Análisis técnico

Se han recibido 7 iniciativas legislativas cuyo análisis evidencia un objetivo común: regular el uso de motocicletas lineales, en respuesta al incremento sostenido de la inseguridad ciudadana en nuestro país. Estas unidades vehiculares han sido recurrentemente utilizadas en la comisión de diversos delitos, cuya frecuencia ha venido incrementándose de manera constante en los últimos años. En particular, se advierte su empleo en actos de extorsión, robo y sicariato, los cuales afectan gravemente la paz social y el orden interno.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

En virtud de lo señalado, nos corresponde abordar el problema de la inseguridad ciudadana desde una perspectiva integral, reconociendo que sus causas se encuentran profundamente enraizadas en la complejidad de nuestra realidad social. Elementos estructurales como la corrupción, la falta de eficacia en las instituciones, el deterioro del poder público y la falta de articulación en los tres niveles de gobierno han generado condiciones propicias para el crecimiento de organizaciones criminales, muchas de ellas con vínculos transnacionales.

Asimismo, se observa una preocupante evolución del fenómeno delictivo, caracterizado por la migración de estructuras criminales hacia formas más sofisticadas y organizadas, lo que ha permitido la expansión de delitos los delitos de extorsión y sicariato. Muchos de estos actos se cometen utilizando motocicletas lineales como medio de desplazamiento rápido y evaden el control policial.

Esta situación encarna una amenaza directa al orden interno, la paz social y la vigencia de derechos fundamentales de primer orden, tales como la vida, la integridad personal, la libertad y la seguridad contemplados en el art. 2 de la Constitución Política del Perú. Su afectación sistemática no solo vulnera el núcleo esencial del estado constitucional de derecho, sino que comprende gravemente la estabilidad institucional y el desarrollo nacional, al debilitar la confianza ciudadana en las instituciones y limita el ejercicio pleno de la ciudadanía.

El artículo 44 de la Constitución Política del Perú establece que:

*"Son deberes primordiales del Estado defender la soberanía nacional; **garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.** Asimismo, es deber del Estado establecer y ejecutar la política de fronteras y promover la integración, así como el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, en concordancia con la política exterior".*

Como se aprecia, dicho artículo consagra como deber primordial del Estado la protección de la población frente a amenazas contra su seguridad. En ese marco, la inseguridad ciudadana no solo representa un fenómeno social, sino una problemática constitucional que exige una respuesta normativa proporcional, legítima y eficaz.

La protección de la vida y la integridad de las personas, como bienes jurídicos superiores, exige al Estado la obligación de adoptar medidas legislativas que prevengan, sancionen y desincentiven conductas delictivas que atentan contra

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

mencionados derechos. Esta obligación se vincula con el principio de dignidad humana (art. 1 de la Constitución Política del Perú), que constituye el fundamento del orden jurídico y político del país.

Desde una perspectiva jurídica, técnica y política, la inseguridad ciudadana constituye una amenaza estructural al orden interno, la paz social y el Estado de derecho, al generar condiciones persistentes de vulnerabilidad que obstaculizan el ejercicio pleno de la ciudadanía. Este fenómeno, agravado por la criminalidad organizada y la proliferación de delitos como las extorsiones, el sicariato y los robos agravados, no solo vulnera derechos fundamentales reconocidos constitucionalmente, sino que también deteriora la calidad de vida, debilita el tejido social y erosiona la confianza de la población en las instituciones públicas. La exposición cotidiana a hechos delictivos, amplificada por los medios de comunicación y respaldada por cifras alarmantes, configura un escenario de temor generalizado que limita el acceso a servicios básicos, restringe la actividad productiva —especialmente en sectores vulnerables— y desincentiva la inversión privada, afectando directamente la estabilidad nacional. En ese sentido, la inseguridad ciudadana debe ser abordada como un obstáculo transversal al desarrollo económico, la cohesión social y el fortalecimiento institucional, exigiendo una respuesta articulada del Estado que combine medidas normativas, políticas públicas eficaces y una coordinación interinstitucional sostenida, a fin de garantizar la vigencia efectiva de los derechos fundamentales y la consolidación de un entorno seguro para el ejercicio democrático de la ciudadanía.

En ese sentido, según los datos estadísticos la situación de inseguridad ciudadana en el Perú ha alcanzado niveles alarmantes que afectan directamente la vida cotidiana de la población. Informe N° 6 del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) ⁽¹⁾

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Cuadro N° 1

Cuadro N° 01
POBLACIÓN URBANA DE 15 Y MÁS AÑOS DE EDAD VÍCTIMA DE ALGÚN HECHO DELICTIVO EN LOS ÚLTIMOS DOCE MESES, POR ÁMBITO DE ESTUDIO
Semestre móvil: Febrero – Julio 2025
(Porcentaje)

Semestre móvil	Nacional urbano	Área urbana			Principales ciudades 1/	Lima Metropolitana y la Prov. Const. del Callao
		Costa	Sierra	Selva		
Feb 2024 - Jul 2024	27,5	26,9	31,8	23,4	29,6	29,3
Mar 2024 - Ago 2024	27,5	27,6	30,9	20,7	29,5	29,9
Abr 2024 - Set 2024	27,7	28,0	30,7	20,2	29,8	30,3
May 2024 - Oct 2024	27,4	28,0	29,9	19,4	29,4	30,0
Jun 2024 - Nov 2024	26,8	27,3	29,1	19,1	29,0	29,9
Jul 2024 - Dic 2024	26,4	26,9	28,2	19,3	28,6	29,6
Ago 2024 - Ene 2025 P/	26,9	27,3	28,8	19,6	28,9	29,8
Set 2024 - Feb 2025 P/	26,8	27,1	28,9	20,3	28,9	29,7
Oct 2024 - Mar 2025 P/	26,6	26,6	29,5	20,8	28,6	29,3
Nov 2024 - Abr 2025 P/	26,8	26,7	29,8	21,3	29,0	30,0
Dic 2024 - May 2025 P/	26,8	26,5	30,0	21,6	28,7	29,4
Ene 2025 - Jun 2025 P/	26,8	26,3	30,3	22,0	28,5	29,1
Feb 2025 - Jul 2025 P/	25,8	25,3	29,3	21,8	27,4	27,9
Diferencia con similar semestre móvil Feb 2024 – Jul 2024 (puntos porcentuales)						
Feb 2024 - Jul 2024 /						
Feb 2025 - Jul 2025 P/	-1,7	-1,6	-2,5	-1,6	-2,2	-1,4
Diferencia con semestre móvil anterior Ene 2025 - Jun 2025 (puntos porcentuales)						
Ene 2025 - Jun 2025 P/						
Feb 2025 - Jul 2025 P/	-1,0	-1,0	-1,0	-0,2	-1,1	-1,2

Nota: El cálculo del indicador de victimización, incluye las tentativas de extorsión, con el fin de ofrecer una visión más completa de la actividad delictiva que vive el país.
1/ Comprende 28 ciudades principales: 24 ciudades capitales (Arequipa, Trujillo, Ayacucho, Cajamarca, Cerro de Pasco, Chiclayo, Cusco, Huanuco, Ica, Iquitos, Piura, Pucallpa, Puno, Tacna, Abancay, Huaraz, Moquegua, Puerto Maldonado, Tumbes, Chachapoyas, Huancavelica, Moyobamba y Lima Metropolitana (43 distritos de la Provincia de Lima)) y las ciudades de Chimbote, Juliaca, Tarapoto y la Provincia Constitucional del Callao.
P/ Información preliminar.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Encuesta Nacional de Programas Presupuestales - ENAPRES.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI

1.- Pagina del Instituto Nacional de Estadística e Informática -INEI: https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/informe-tecnico-estadisticas-de-seguridad-ciudadana_feb-jul25.pdf

A partir de los datos del cuadro, podemos inferir que el 25,4% de la población fue víctima de algún hecho delictivo (15 años a más) estos datos evidencian una situación alarmante en materia de seguridad ciudadana, que compromete directamente el ejercicio de derechos fundamentales reconocidos por la Constitución. Las cifras expuestas no solo representan una proporción significativa de la población afectada, sino que muestran una tendencia sostenida de vulnerabilidad frente a delitos como robos, hurtos, extorsiones, sicariato, agresiones y amenazas. También observamos que la criminalidad ha impactado a un porcentaje de la población en Lima y Callao. Específicamente, el 27,9% de la población ha sido víctima de algún delito, lo que equivale a aproximadamente 3,17 millones de personas. En términos proporcionales, esto significa que, por cada 100 personas, 28 de ellas han sufrido algún tipo de delito aproximadamente.

En cuanto a las modalidades utilizadas, según los datos estadísticos, el medio de transportes más usado por los delincuentes es la motocicleta, con un 61,4%. Le siguen el mototaxi o mototriciclo (21,1%) y el auto o camioneta (19,2%).

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

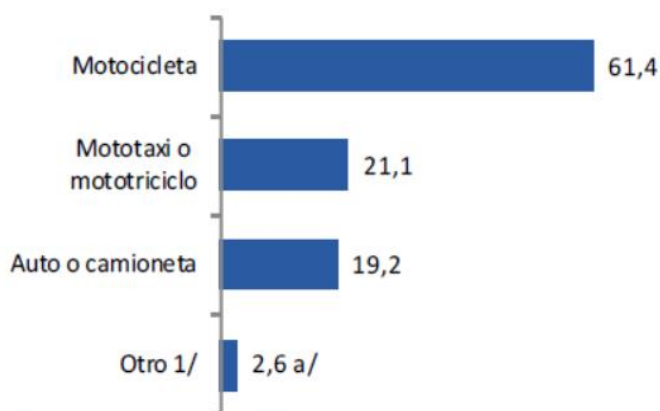
Cuadro N° 2

Gráfico N° 09

TIPO DE MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO POR EL DELINCUENTE

Semestre móvil: Febrero – Julio 2025

(Porcentaje)



1/ Comprende: Bicicleta, camión, peque-peque, entre otros.

a/ El resultado es considerado referencial porque el número de casos en la muestra para este nivel no es suficiente y presenta un coeficiente de variación mayor al 15%.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Encuesta Nacional de Programas Presupuestales - ENAPRES.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI

Sumado a esto, la situación se agrava al considerar la percepción de seguridad que siente la población peruana. Este temor es constante, incluso entre quienes no han sido víctimas directas de la delincuencia, genera un clima de zozobra y desconfianza que afecta su vida diaria. El cuadro que se adjunta ilustra la magnitud de este problema.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Cuadro N° 3

Cuadro N° 20
POBLACIÓN DE 15 Y MÁS AÑOS DE EDAD CON PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD
EN LOS PRÓXIMOS DOCE MESES, POR ÁMBITO DE ESTUDIO
Semestre móvil: Febrero – Julio 2025
(Porcentaje)

Semestre móvil	Nacional urbano	Área urbana			Principales ciudades 1/	Lima Metropolitana y la Prov. Const. del Callao
		Costa	Sierra	Selva		
Feb 2024 - Jul 2024	86,2	86,9	84,3	84,4	87,9	89,7
Mar 2024 - Ago 2024	85,5	86,7	83,5	82,2	87,3	88,7
Abr 2024 - Set 2024	85,4	86,6	83,3	82,0	87,2	88,2
May 2024 - Oct 2024	85,3	86,3	83,3	82,7	86,9	87,7
Jun 2024 - Nov 2024	85,0	86,0	83,1	82,2	86,8	87,2
Jul 2024 - Dic 2024	85,6	86,8	83,8	81,0	87,2	87,8
Ago 2024 - Ene 2025 P/	85,7	87,1	83,1	81,5	87,6	88,4
Set 2024 - Feb 2025 P/	85,6	86,5	84,2	82,5	87,4	87,7
Oct 2024 - Mar 2025 P/	85,7	86,3	85,1	82,6	87,6	87,9
Nov 2024 - Abr 2025 P/	85,3	85,6	85,7	82,6	87,1	87,0
Dic 2024 - May 2025 P/	85,4	85,8	85,6	82,4	87,4	87,2
Ene 2025 - Jun 2025 P/	85,1	85,0	86,1	83,6	87,0	86,3
Feb 2025 - Jul 2025 P/	85,1	84,8	86,3	84,4	86,8	85,8
Diferencia con similar semestre móvil Feb 2024 – Jul 2024 (puntos porcentuales)						
Feb 2024 - Jul 2024 /						
Feb 2025 - Jul 2025 P/	-1,1	-2,1	2,0	0,0	-1,1	-3,9
Diferencia con semestre móvil anterior Ene 2025 - Jun 2025 (puntos porcentuales)						
Ene 2025 - Jun 2025 P/ /						
Feb 2025 - Jul 2025 P/	0,0	-0,2	0,2	0,8	-0,2	-0,5

1/ Comprende 28 ciudades principales: 24 ciudades capitales (Arequipa, Trujillo, Ayacucho, Cajamarca, Cerro de Pasco, Chiclayo, Cusco, Huanuco, Huancayo, Ica, Iquitos, Piura, Pucallpa, Puno, Tacna, Abancay, Huaraz, Moquegua, Puerto Maldonado, Tumbes, Chachapoyas, Huancavelica, Moyobamba y Lima Metropolitana (43 distritos de la Provincia de Lima)) y las ciudades de Chimbote, Juliaca, Tarapoto y la Provincia Constitucional del Callao.

P/ Información preliminar.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Encuesta Nacional de Programas Presupuestales - ENAPRES.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI

De hecho, el 85,1 % de la población en nuestro país percibe que la inseguridad aumentará en los próximos doce meses, percepción que se sustenta en el avance de la criminalidad organizada. En ese sentido, el ministro Carlos Malaver ha señalado que *“la actual criminalidad muestra un carácter más despiadado”*, atribuyéndolo a la presencia de organizaciones criminales extranjeras que han introducido modalidades delictivas más violentas en el territorio nacional.

En este contexto, la tasa de victimización en Lima Metropolitana y el Callao, por robo o intento de robo de dinero, cartera o celular es del 18.7%. Otros delitos comunes incluyen el robo o intento de robo de vehículos (4,0%), robo de negocios (1,0%), estafa (1,8%) y amenazas e intimidaciones (2,2%). Sorprendentemente, la extorsión registra un 1.5%, pero se estima que esta cifra es mucho mayor. Al sumar las víctimas de extorsión y las amenazas

En el semestre móvil febrero – julio 2025, el 85,1% de la población del área urbana de 15 y más años de edad a nivel nacional, percibe que en los próximos doce meses puede ser víctima de algún hecho delictivo que atente contra su seguridad.

La mayor proporción se registró en las principales ciudades, donde la cifra alcanzó el 86,8%. Asimismo, en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, el 85,8% de la población percibe que puede ser víctima de algún hecho delictivo.

Al comparar con el similar semestre móvil febrero – julio 2024, la percepción de inseguridad registró su mayor reducción en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, con una disminución de 3,9 puntos porcentuales.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

e intimidaciones, que a menudo están relacionadas, la cifra asciende al 3.7%. Esta subvaloración se debe a que muchas víctimas no denuncian por temor. El cuadro adjunto permite visualizar con claridad las principales tipologías delictivas que afectan a la población.

Cuadro N° 4

Cuadro N° 08

LIMA METROPOLITANA Y LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO: POBLACIÓN DE 15 Y MÁS AÑOS DE EDAD, POR TIPO DE HECHO DELICTIVO EN LOS ÚLTIMOS DOCE MESES
(Tasa por cada 100 habitantes de 15 y más años de edad)

Semestre móvil	Victima de algún hecho delictivo	Tipo de hecho delictivo												
		Robo o intento de robo de dinero, cartera, celular	Robo de dinero, cartera, celular	Intento de robo de dinero, cartera, celular	Robo o intento de robo de vehículo 1/	Robo de vehículo 1/	Intento de robo de vehículo 1/	Robo de negocio	Estafa	Amenazas e intimidaciones	Maltrato y ofensa sexual 2/	Extorsión 3/	Delitos Informáticos 4/	Otro 5/
Feb 2024 - Jul 2024	29,3	19,1	13,2	7,7	3,1	2,1	1,3	1,0 a/	4,2	1,7	2,6	1,0 a/	3,6	0,3 a/
Mar 2024 - Ago 2024	29,9	18,8	13,5	6,9	3,3	2,2	1,3	1,1 a/	4,3	1,5	2,7	1,0 a/	3,7	0,3 a/
Abr 2024 - Set 2024	30,3	18,7	13,3	6,8	3,5	2,2	1,4	1,4	4,2	1,3 a/	2,5	0,9 a/	3,7	0,3 a/
May 2024 - Oct 2024	30,0	18,3	12,8	6,8	3,9	2,4 a/	1,5	1,6	4,3	1,2 a/	2,2	0,7 a/	3,9	0,3 a/
Jun 2024 - Nov 2024	29,9	18,3	12,7	7,0	4,1	2,6 a/	1,6 a/	1,7	3,9	1,4 a/	1,9	0,8 a/	4,0	0,2 a/
Jul 2024 - Dic 2024	29,6	18,2	12,4	7,3	4,2	2,5 a/	1,8 a/	1,5	3,9	1,3 a/	1,6	0,8 a/	4,0	0,2 a/
Ago 2024 - Ene 2025 P/	29,8	18,4	12,4	7,2	4,3	2,3 a/	2,1 a/	1,6	3,7	1,7	1,5	0,9 a/	4,0	0,3 a/
Set 2024 - Feb 2025 P/	29,7	18,9	12,7	7,7	4,5	2,4 a/	2,3 a/	1,5 a/	3,4	1,9	1,3	1,0 a/	3,7	0,2 a/
Oct 2024 - Mar 2025 P/	29,3	19,2	13,2	7,3	4,5	2,5 a/	2,2 a/	1,2 a/	2,7	2,0	1,5 a/	0,9 a/	3,4	0,2 a/
Nov 2024 - Abr 2025 P/	30,0	20,1	14,3	7,2	4,4	2,6 a/	2,1 a/	1,1 a/	2,4	2,1	1,8	1,1 a/	3,1	0,3 a/
Dic 2024 - May 2025 P/	29,4	20,0	14,1	7,1	4,0	2,1 a/	2,2 a/	0,9 a/	2,2	2,1	1,9	1,1 a/	2,8	0,3 a/
Ene 2025 - Jun 2025 P/	29,1	19,3	13,6	7,0	4,3	2,6 a/	2,1 a/	1,1 a/	2,0	2,4	2,0	1,6 a/	2,8	0,3 a/
Feb 2025 - Jul 2025 P/	27,9	18,7	13,4	6,9	4,0	2,6 a/	1,8 a/	1,0 a/	1,8	2,2	2,2	1,5 a/	3,0	0,3 a/
Diferencia con similar semestre móvil Feb 2024 – Jul 2024 (puntos porcentuales)														
Feb 2024 - Jul 2024 /														
Feb 2025 - Jul 2025 P/	-1,4	-0,4	0,2	-0,8	0,9	0,5	0,5	0,0	-2,4	0,5	-0,4	0,5	-0,6	0,0
Diferencia con semestre móvil anterior Ene 2025 - Jun 2025 (puntos porcentuales)														
Ene 2025 - Jun 2025 P/ /														
Feb 2025 - Jul 2025 P/	-1,2	-0,6	-0,2	-0,1	-0,3	0,0	-0,3	-0,1	-0,2	-0,2	0,2	-0,1	0,2	0,0

Nota: El cálculo del indicador de victimización, incluye las tentativas de extorsión, con el fin de ofrecer una visión más completa de la actividad delictiva que vive el país.

1/ Comprende: Auto, camioneta, autopartes de vehículo automotor, motocicleta, mototaxi y bicicleta.

2/ Incluye: Maltrato físico y/o psicológico de algún miembro del hogar, acoso, abuso, violación, entre otros.

3/ Incluye tentativa de extorsión.

4/ Comprende: Fraude bancario, estafas por medios tecnológicos, suplantación de identidad, ciberacoso y otras modalidades de delito informático.

5/ Comprende: Secuestro, intento de secuestro, robo de mascota, maltrato físico de otra persona no miembro del hogar.

a/ Los resultados son considerados referenciales porque el número de casos en la muestra para este nivel no es suficiente y presentan un coeficiente de variación mayor al 15%.

P/ Información preliminar.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Encuesta Nacional de Programas Presupuestales - ENAPRES.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI

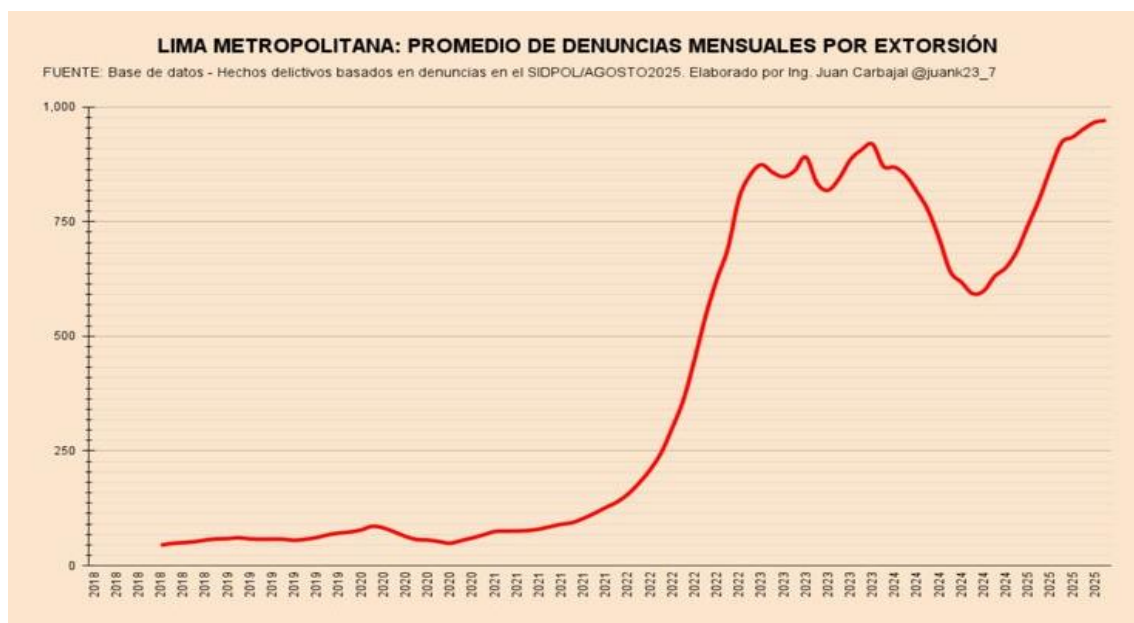
Es preciso analizar la incidencia del delito por extorsión en nuestro país de los datos proporcionados por el Sistema de Denuncias Policiales (SIDPOL) de la Policía Nacional del Perú entre enero – agosto 2025, a esa fecha se han registrado 18,385 denuncias por extorsión, lo que representa un incremento del 29.3% respecto al mismo periodo del año 2024. Este delito se encuentra tipificado en el artículo 200 del Código Penal, se ha consolidado como uno de los más reportados a nivel nacional, con una frecuencia promedio de una denuncia cada 19 minutos y de 75 denuncias diarias reflejando un aumento permanente y preocupante del crimen organizado.

Indudablemente, este fenómeno se expande constantemente, con un crecimiento alarmante en Lima Metropolitana (56.6%), Callao (48.1%) y regiones del norte como Piura (55.4%),

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Áncash (37%) y Arequipa (29.9%). Asimismo, cabe señalar que los departamentos como Madre de Dios (155.2%), Puno (71.1%) y Tumbes (98.3%) indican cambios porcentuales que apuntan hacia una reconfiguración de la criminalidad organizada lo que conoceríamos como una descentralización de la problemática extorsiva que afecta a 17 de los 25 departamentos del país⁽²⁾.

Cuadro N° 5



Fuente: Denuncias reportados en el SIDPOL/AGOSTO2025-Elaborado por el Ing. Jun Carlos Qjuank23_7⁽³⁾

2.-<https://www.infobae.com/peru/2025/09/05/mas-de-18-mil-denuncias-por-extorsion-en-el-peru-hasta-agosto-de-2025-con-crecimientos-alarmantes-en-lima-callao-y-regiones-del-norte-del-pais/#:~:text=Balance%20nacional,sobre%20la%20magnitud%20del%20problema.>

3.- Denuncias reportados en el SIDPOL/AGOSTO2025-Elaborado por el Ing. Juan Carlos Qjuank23_7

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Cuadro N° 6



Fuente: Denuncias reportados en el SIDPOL/AGOSTO2025 - Elaborado por el Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana
(4)

Ante esta situación crítica, caracterizada por el crecimiento sostenido y territorialmente descentralizado de la criminalidad organizada, el Estado se ha visto constitucionalmente obligado a declarar diversos estados de emergencia en provincias con alta incidencia delictiva, conforme a lo establecido en el artículo 137 de la Constitución Política del Perú.

Esta medida excepcional, formalizada mediante decretos supremos, responde a la necesidad urgente de restablecer el orden interno, garantizar la paz social y proteger derechos fundamentales gravemente amenazados, como la vida, la integridad personal y la seguridad ciudadana. La decisión de declarar estados de emergencia no constituye una reacción aislada, sino una acción institucional legítima frente a indicadores objetivos de victimización, incremento de denuncias por extorsión y el uso sistemático de motocicletas

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

lineales como vehículo delictivo. Estos elementos configuran un patrón operativo consolidado por organizaciones criminales que actúan con alta capacidad logística, violencia extrema y sofisticación transnacional, afectando directamente a más de 3 millones de ciudadanos en Lima, Callao y regiones del norte y sur del país.

La declaración de estados de emergencias no solo tiene sustento constitucional, sino también técnico y político, fundamentándose en indicadores objetivos de victimización, denuncias por extorsión, sicariato y robo agravado, así como en el análisis geoestratégico de las regiones más afectadas. Tal como se observa en el cuadro anexo, las provincias intervenidas presentan tasas de criminalidad significativamente superiores al promedio nacional, lo que justifica la adopción de mecanismos extraordinarios de protección ciudadana.

Cuadro N° 7

Estados de Emergencia a nivel nacional por crimen organizado				
Entre (2022 - 2025)				
N°	Decreto	Duración	Fecha de Inicio	Zona
1	D.S.N° 171-2022-PCM	60 días	16 de noviembre de 2021	Huánuco (10 distritos), Pasco y Ucayali
2	D.S N° 012-2022-PCM	45 días	2 de febrero de 2022	Lima y Callao
3	D.S N° 025-2022-PCM	45 días	20 de marzo de 2022	Lima y Callao
	D.S N° 027-2022-PCM	45 días	25 de marzo de 2022	Trujillo, Pacasmayo, Chepén, Virú y Ascope
4	D.S N° 045-2022-PCM	45 días	5 de mayo de 2022	Lima y Callao
5	D.S N° 070-2022-PCM	45 días	20 de junio de 2022	Lima y Callao
6	D.S N° 094-2022-PCM	45 días	5 de agosto de 2022	Lima y Callao
7	D.S N° 116-2022-PCM	45 días	20 de septiembre de 2022	Lima y Callao
8	D.S N°131-2022-PCM	45 días	05 de noviembre de 2022	Lima y Callao
9	D.S N° 105-2023-PCM	60 días	19 de septiembre de 2023	Lima y Sullana
10	D.S. N° 114-2023-PCM	60 días	09 de octubre de 2023	Lima y Lince
11	D.S N° 126-2023-PCM	60 días	19 de septiembre de 2023	Lima y Sullana
12	D.S N°100-2024-PCM	60 días	27de septiembre de 2024	Lima
13	D.S N° 108-2024-PCM	30 días	11 de octubre de 2024	La Libertad (Pataz)
14	D.S N° 109- 2024-PCM	30 días	11 de octubre de 2024	La Libertad (Trujillo)
15	D.S N° 120-2024-PCM	30 días	08 de noviembre de 2024	La Libertad (Trujillo)
16	D.S N° 121-2024-PCM	30 días	08 de noviembre de 2024	La Libertad (Virú)
17	D.S N° 122-2024-PCM	30 días	08 de noviembre de 2024	La Libertad (Pataz)

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

18	D.S N° 129-2024-PCM	45 días	20 de noviembre de 2024	Lima (Ate, Ancón, Carabayllo, Comas, Independencia, Los Olivos, Puente Piedra, Rímac, San Juan de Lurigancho, Chosica, San Martín de Porras, Villa El Salvador, Santa Rosa, Puente Piedra, Ventanilla y la Provincial Constitucional del Callao)
19	D.S N° 136-2024-PCM	30 días	05 de diciembre de 2024	La Libertad (Trujillo)
20	D.S N° 137-2024-PCM	30 días	05 de diciembre de 2024	La Libertad (Virú)
21	D.S. N° 138- 2024-PCM	30 días	05 de diciembre de 2024	La Libertad (Pataz)
22	D.S N° 139-2024-PCM	60 días	08 de diciembre de 2024	Lima y distritos
23	D.S N° 035-2025-PCM	30 días	17 de marzo de 2025	Lima y Callao
24	D.S N° 046-2025-PCM	30 días	13 de abril de 2025	Lima y Callao
25	D.S N° 061-2025-PCM	60 días	08 de mayo de 2025	La Libertad (Trujillo)
26	D.S N° 062-2025-PCM	60 días	08 de mayo de 2025	La Libertad (Trujillo)
27	D.S N° 064-2025-PCM	30 días	16 de mayo de 2025	La Libertad (Chao - Viru)
28	D.U N° 006-2025		09 de mayo de 2025	La Libertad (Pataz) Control de insumos químicos, explosivos y otros materiales)
29	D.S N° 077-2025-PCM	60 días	05 de junio de 2025	La Libertad (Trujillo)
30	D.S N° 083-2025-PCM	30 días	14 de junio de 2025	Lima y Callao
31	D.S N° 091-2025-PCM	60 días	03 de julio de 2025	La Libertad (Trujillo)
32	D.S N° 092-2025-PCM	60 días	04 de julio de 2025	La Libertad (Trujillo)
33	D.S N° 099-2025-PCM	60 días	31 de julio de 2025	Ayacucho
34	D.S. 101-2025-PCM	60 días	02 de agosto de 2025	La Libertad (Pataz)
35	D.S 108 -2025-PCM	60 días	20 de agosto de 2025	La Libertad (Trujillo)
36	D.S 114-2025-PCM	60 días	03 de setiembre de 2025	La Libertad (Trujillo y Virú)

Fuente: Cuadro elaborado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones 2025-2026

En base al análisis de los datos estadísticos, se infiere que la inseguridad ciudadana ha alcanzado un estado crítico y persistente, lo cual configura una amenaza sistemática al Estado de Derecho y a los derechos fundamentales consagrados en el Artículo 2 de la Constitución Política del Perú.

Esta conclusión se sustenta en el crecimiento de la victimización (Lima y Callao) y en la profunda zozobra social que se refleja en la anticipación del 85,1% de la población respecto a un aumento de la inseguridad.

El recrudecimiento de la inseguridad ciudadana está intrínsecamente ligado a la instrumentalización estratégica de las motocicletas lineales, las cuales se han consolidado como el principal vehículo delictivo (61,4%). Este medio confiere una ventaja táctica crucial

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

a la criminalidad organizada, facilitando la comisión del robo agravado y el sicariato, así como la expansión crítica de la extorsión (con un aumento del 29,3% en denuncias).

Asimismo, cabe recordar que el problema de la inseguridad ciudadana vinculada al uso de vehículos motorizados en la comisión de delitos no es reciente. Ya que, en el año 2015, mediante el Decreto Legislativo N° 1216 norma que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte *se advertía sobre un recrudecimiento de la delincuencia común y organizada, la cual empleaba diversos vehículos motorizados para atacar contra el patrimonio público y privado, así como contra la vida, la libertad, la seguridad personal y la integridad física de las personas, generando incluso pérdidas de vidas humanas.*

Si bien dicho decreto representó un esfuerzo normativo por parte del Estado para enfrentar esta problemática, su implementación no ha logrado revertir el uso sistemático de motocicletas lineales como instrumento delictivo. Estas unidades, además de cumplir una función legítima como medio de transporte, han sido recurrentemente utilizadas en la comisión de delitos graves como el robo agravado, el sicariato y la extorsión, afectando de manera directa la seguridad de la población en diferentes regiones del país.

Por lo tanto, resulta imperativo evaluar nuevas medidas legislativas que permitan reducir los índices de criminalidad asociados al uso de motocicletas, especialmente en zonas donde la presencia de organizaciones criminales ha alcanzado niveles alarmantes. La evidencia empírica y los datos estadísticos disponibles revelan que este fenómeno no solo persiste, sino que se ha intensificado, lo que exige una respuesta normativa proporcional, técnica y eficaz.

En consecuencia, corresponde a esta Comisión ejercer un análisis riguroso y multidimensional sobre las iniciativas legislativas materia de análisis, a fin de determinar si constituyen una respuesta normativa idónea frente al patrón delictivo que opera mediante el uso sistemático de motocicletas lineales. Este análisis no solo debe considerar la viabilidad jurídica de las propuestas, sino también su eficacia operativa, su coherencia con el marco constitucional vigente y su capacidad real para incidir en la desarticulación del modus operandi de la criminalidad organizada.

En ese marco, es importante valorar el impacto regulatorio de cada iniciativa legislativa en términos de prevención del delito, fortalecimiento institucional y protección efectiva de los derechos fundamentales, especialmente en las zonas con más incidencia de criminalidad organizada.

Asimismo, cabe señalar que las iniciativas legislativas materia de análisis comparten un objetivo común: regular el uso de vehículos menores clasificados como motocicletas L1 y L3 en las zonas del territorio nacional declaradas en estado de emergencia por alta criminalidad organizada. Esta finalidad responde a la necesidad de intervenir normativamente sobre un medio de transporte que, si bien cumple funciones legítimas en la

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

vida cotidiana de la población, ha sido instrumentalizado por organizaciones delictivas como herramienta táctica para la comisión de delitos graves.

Una de las medidas más representativas dentro del conjunto analizado propone restringir el traslado de pasajeros en motocicletas lineales dentro de zonas declaradas en emergencia por criminalidad organizada. Para valorar su pertinencia jurídica, resulta necesario considerar lo dispuesto en el literal a) del artículo 96 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, el cual establece que está prohibido conducir un vehículo con más personas de las que permite la Tarjeta de Identificación Vehicular. De ello se desprende que, actualmente, el transporte de acompañantes en motocicletas está autorizado siempre que el vehículo cuente con más de un asiento registrado. La propuesta planteada propone una restricción específica y focalizada, aplicable únicamente en zonas bajo estado de emergencia, con el objetivo de desactivar un patrón delictivo consolidado que opera mediante el uso de motocicletas con dos ocupantes. Esta limitación, aunque excepcional, se justifica por razones de seguridad ciudadana y se enmarca dentro de los principios de necesidad, razonabilidad y proporcionalidad, conforme al estándar constitucional aplicable en contextos de emergencia.

Por lo tanto, la aprobación de las iniciativas legislativas es indispensable para neutralizar este *modus operandi* y asegurar la protección efectiva de la población. Además, su aprobación se enmarca en el cumplimiento del deber primordial del Estado de proteger a la población frente a amenazas contra su seguridad (Art. 44 de nuestra Carta Magna), y en el ejercicio de la competencia legislativa del Congreso para dictar leyes en materia de orden interno y paz social (Art. 102, inciso 1 de nuestra Constitución Política del Perú).

En virtud de lo señalado, estas iniciativas no solo buscan desactivar un patrón delictivo consolidado, sino también fortalecer el Estado de derecho, restablecer la confianza ciudadana y garantizar el ejercicio pleno de la ciudadanía en condiciones de dignidad y libertad. En esa misma línea argumentativa, resulta indispensable recordar que el ejercicio de los derechos fundamentales no es ilimitado. Así lo ha establecido el Tribunal Constitucional en el fundamento 26 de la sentencia recaída en el expediente N.º 00004-2010-PI/TC⁽⁵⁾, en la que se precisa que los derechos fundamentales pueden ser legítimamente restringidos, limitados o intervenidos, siempre que dicha afectación esté debidamente justificada en la protección razonable y proporcional de otros derechos o bienes constitucionalmente relevantes.

Este criterio ha sido reiterado en la jurisprudencia constitucional, donde se afirma que los derechos fundamentales no poseen carácter absoluto, sino relativo. En consecuencia, su contenido no es definitivo ni inmutable, sino que debe ser interpretado y aplicado en función de las circunstancias específicas del caso concreto, atendiendo al grado de satisfacción o restricción que resulte necesario para armonizar los derechos o bienes constitucionales en conflicto.

En consecuencia, el ejercicio de los derechos fundamentales está sujeto a límites cuando resulta necesario salvaguardar otros bienes jurídicos de relevancia constitucional. Esta

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

afirmación reafirma su carácter relacional dentro del sistema constitucional, en el que la protección de la vida, la seguridad ciudadana y el orden público puede justificar medidas excepcionales, siempre que estas respeten los principios de legalidad, necesidad, razonabilidad y proporcionalidad. Desde esta perspectiva, las medidas legislativas que introducen restricciones focalizadas en contextos de emergencia como las propuestas analizadas en el presente pre-dictamen no constituyen vulneraciones arbitrarias, sino respuestas normativas legítimas, orientadas a preservar la seguridad ciudadana, el orden interno y la vigencia efectiva de los derechos fundamentales de la población.

En atención a lo expuesto, el último párrafo del Artículo 200 de la Constitución Política del Perú establece que corresponde al órgano jurisdiccional competente evaluar la razonabilidad y proporcionalidad de todo acto que restrinja derechos fundamentales. Esta evaluación se realiza mediante el "test de proporcionalidad", herramienta de análisis constitucional desarrollada por el Tribunal Constitucional en diversas sentencias, entre ellas la recaída en el Expediente N.º 579-2008-PA/TC⁽⁶⁾, donde señala:

25. Tal como lo ha establecido este Colegiado, el test de proporcionalidad incluye, a su vez, tres subprincipios: idoneidad, necesidad y ponderación o proporcionalidad en sentido estricto. En cuanto al procedimiento que debe seguirse en la aplicación del test de proporcionalidad, hemos establecido que la decisión que afecta un derecho fundamental debe ser sometida, en primer término, a un juicio de idoneidad o adecuación, esto es, si la restricción en el derecho resulta pertinente o adecuada a la finalidad que se busca tutelar; en segundo lugar, superado este primer análisis, el siguiente paso consiste en analizar la medida restrictiva desde /a perspectiva de la necesidad; esto supone, como hemos señalado, verificar si existen medios alternativos al adoptado por el legislador. Se trata del análisis de relación medio-medio, esto es, de una comparación entre medios; el medio elegido por quien está interviniendo en la esfera de un derecho fundamental y el o los hipotéticos medios que hubiera podido adoptar para alcanzar el mismo fin.

5. Sentencia Del Tribunal Constitucional del expediente No 00004-2010-PI/TC - <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2011/00004-2010-AI.html>

6. Sentencia del Tribunal Constitucional –expediente N° 579-2008-PA/TC <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2009/00579-2008-AA.pdf>

Finalmente, en un tercer momento y siempre que la medida haya superado con éxito los test o pasos previos, debe proseguirse con el análisis de la ponderación entre principios constitucionales en conflicto. Aquí rige la ley de la ponderación, según la cual "cuanto mayor es el grado de la no satisfacción o de la afectación de un principio, tanto mayor tiene que sería importancia de la satisfacción del otro.

En dicha resolución, el Tribunal precisó que el test de proporcionalidad constituye una herramienta de análisis constitucional compuesta por tres subprincipios: idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto o ponderación. Este procedimiento tiene por finalidad determinar si una medida que restringe derechos fundamentales puede considerarse legítima dentro del marco constitucional. En primer lugar, se exige un juicio de

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

idoneidad, que consiste en verificar si la medida adoptada resulta adecuada o pertinente para alcanzar el fin constitucionalmente válido que se busca proteger. Superado este primer filtro, se procede al análisis de necesidad, que implica evaluar si existen medios alternativos menos lesivos que permitan alcanzar el mismo objetivo con menor afectación al derecho restringido; es decir, se realiza una comparación entre el medio elegido y otros posibles medios disponibles. Finalmente, si la medida supera ambos juicios previos, se aplica el principio de proporcionalidad en sentido estricto, mediante la ponderación entre los bienes o principios constitucionales en conflicto. Conforme a la regla de la ponderación, cuanto mayor sea el grado de afectación de un principio, mayor debe ser la relevancia del otro para justificar dicha afectación (mientras más se afecte un derecho fundamental, más fuerte debe ser la justificación constitucional del otro principio o bien jurídico que se busca proteger).

En virtud de lo expuesto, corresponde aplicar el test de proporcionalidad a las medidas legislativas que restringe el traslado de acompañantes en motocicletas lineales dentro de zonas declaradas en estado de emergencia por criminalidad organizada, a fin de verificar su compatibilidad con el derecho fundamental al libre tránsito.

Juicio de Idoneidad: Las medidas legislativas propuestas resultan idóneas porque se orientan a neutralizar un patrón delictivo reiterado y estructurado, consistente en el uso de motocicletas con dos ocupantes para la comisión de delitos graves como el sicariato, el robo agravado y la extorsión. Esta modalidad ha sido identificada como una estrategia operativa muy recurrente de organizaciones criminales, por lo que su restricción focalizada en contextos de emergencia contribuye directamente a la protección de bienes jurídicos superiores como la vida, la integridad personal y la seguridad ciudadana. Asimismo, cabe señalar que, en la exposición de motivos de las iniciativas legislativas bajo análisis, se señala que el propósito de la medida es reducir los niveles de inseguridad ciudadana. Conforme a lo analizado por esta Comisión, dicho objetivo constituye un fin constitucionalmente legítimo, por cuanto se orienta a la protección efectiva de los derechos fundamentales esenciales para la subsistencia de la persona, tales como la vida, la integridad física y psicológica, el patrimonio y la tranquilidad protegidos por el Artículo 2, inciso 1), 22) y 24) del Artículo 2 de la Constitución Política del Perú.

En conjunto, estos preceptos configuran un marco constitucional que legitima la adopción de medidas excepcionales orientadas a preservar dichos bienes jurídicos frente a situaciones de grave afectación, como las que se presentan en zonas declaradas en estado de emergencia por criminalidad organizada.

Juicio de necesidad: La restricción propuesta supera el juicio de necesidad, en tanto no se identifican medidas alternativas que, con menor afectación al derecho al libre tránsito, permitan alcanzar el mismo objetivo con eficacia equivalente. Si bien acciones como el incremento del patrullaje policial o el control de identidad constituyen mecanismos complementarios en la lucha contra la criminalidad, lo cierto es que no neutralizan por sí solas el uso sistemático de motocicletas con acompañantes como medio táctico para la comisión de delitos graves, tales como el sicariato, la extorsión y el robo agravado.

En este contexto, resulta pertinente destacar que el Decreto Legislativo N.º 1216 establece

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

como finalidad el fortalecimiento de la operatividad de la Policía Nacional del Perú en materia de fiscalización, supervisión y control de vehículos, con miras a la prevención, investigación y combate de delitos y faltas, en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana (SINASEC). Asimismo, el artículo 7 del Reglamento Nacional de Tránsito atribuye a la Policía Nacional la función de garantizar y controlar la libre circulación en las vías públicas, fiscalizando el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial, y ejerciendo labores de prevención, investigación y denuncia de infracciones y accidentes.

Sin embargo, pese a las competencias normativas asignadas y a los esfuerzos desplegados por la autoridad policial, el incremento sostenido de la actividad delictiva especialmente aquella perpetrada mediante motocicletas con dos ocupantes ha desbordado la capacidad operativa institucional. Esta modalidad delictiva se ha intensificado generando un impacto alarmante en la seguridad pública y en la percepción de riesgo de la población.

Por tal razón, esta Comisión, y considerando el contexto de emergencia, la reiteración del patrón delictivo y la insuficiencia de las medidas convencionales, se concluye que no existiría actualmente una alternativa menos gravosa que permita enfrentar eficazmente esta modalidad criminal. La intervención normativa propuesta siempre que se aplique con carácter excepcional, temporal y territorialmente delimitado representa el medio menos lesivo disponible para proteger bienes jurídicos de máxima relevancia constitucional, como la vida, la integridad personal y la seguridad ciudadana.

Juicio de ponderación o proporcionalidad en sentido estricto: Conforme a la doctrina constitucional desarrollada por el Tribunal Constitucional, la proporcionalidad en sentido estricto exige verificar si el grado de afectación de un derecho fundamental se encuentra justificado por la relevancia de los bienes jurídicos que se busca proteger. En palabras del propio Tribunal, recogidas en la Sentencia recaída en el Expediente N.º 05854-2005-PA/TC, fundamento 12 b), *"cuanto mayor es la intensidad de intervención en un derecho o bien constitucionalmente protegido, mayor ha de ser el grado de realización u optimización de los derechos que se busca garantizar"*.

En el caso bajo análisis, la restricción al derecho al libre tránsito limitada al traslado de acompañantes en motocicletas lineales en zonas de emergencia presenta una afectación leve, en tanto no impide el desplazamiento individual ni el uso de otros medios de transporte. La medida no configura una prohibición absoluta, sino una limitación excepcional, temporal y territorialmente focalizada, sujeta a parámetros objetivos como el nivel de criminalidad, la incidencia delictiva mediante motocicletas y la necesidad de preservar el orden interno.

Por el contrario, los derechos que se busca garantizar la vida, la integridad física y la seguridad ciudadana revisten máxima jerarquía constitucional. La criminalidad organizada, especialmente en su modalidad motorizada, ha generado escenarios de violencia extrema, afectando gravemente la tranquilidad pública y la convivencia democrática. En ese contexto, la intervención legislativa propuesta permite una elevada satisfacción de dichos derechos, al reducir la capacidad operativa de estructuras delictivas que emplean motocicletas con acompañantes para ejecutar delitos graves como el sicariato, la extorsión y el robo agravado.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Asimismo, la propuesta normativa contempla excepciones razonables, como el traslado de familiares, personal de prensa y miembros de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional, Cuerpo General de Bomberos, Serenazgo y otros servicios esenciales que cuenten con autorización expresa del gobierno local lo que permite modular la aplicación de la medida y evitar afectaciones desproporcionadas. La restricción se sustenta en datos objetivos y responde a una necesidad institucional frente al desborde operativo de la autoridad policial, conforme lo establece el Decreto Legislativo N.º 1216 y el Reglamento Nacional de Tránsito.

En consecuencia, se verifica un equilibrio constitucionalmente válido entre la intervención en el derecho al libre tránsito y la protección de bienes jurídicos superiores. La medida propuesta supera el juicio de proporcionalidad en sentido estricto, al garantizar una elevada satisfacción de derechos fundamentales frente a una afectación acotada, razonable y justificada.

Respecto a la propuesta que plantea la obligación de portar cascos protectores con el número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje, sin elementos que dificulten la visibilidad del rostro del conductor, esta Comisión considera que, si bien la medida resulta adecuada desde el enfoque de seguridad ciudadana, ya ha sido prevista normativamente en el ordenamiento jurídico vigente, por lo que su incorporación en una norma con rango de ley podría generar sobre-regulación.

En efecto, el Decreto Legislativo N.º 1216 establece como finalidad el fortalecimiento de la operatividad de la Policía Nacional del Perú en materia de fiscalización y control vehicular, habilitándola para verificar el cumplimiento de normas de tránsito y seguridad, incluyendo el uso de cascos de seguridad. Complementariamente, la Resolución Directoral N.º 008-2023-MTC/18, emitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprueba las especificaciones técnicas para el uso de cascos y chalecos distintivos, disponiendo que el número de placa debe estar impreso de forma visible en dichos elementos, y prohibiendo accesorios que impidan la identificación del conductor.

No obstante, debe advertirse que la implementación de estas disposiciones no ha generado una disminución significativa en los niveles de criminalidad organizada, particularmente en aquellas modalidades delictivas que emplean motocicletas como medio operativo. Ello evidencia que, si bien las medidas administrativas contribuyen a la identificación vehicular, no resultan suficientes por sí solas para neutralizar patrones delictivos complejos, lo que exige intervenciones normativas más integrales, focalizadas y articuladas con estrategias de seguridad ciudadana.

En consecuencia, la exigencia propuesta ya ha sido incorporada en el marco normativo sectorial vigente, en ejercicio de competencias reglamentarias propias del Poder Ejecutivo. Por tanto, su reiteración mediante norma con rango de ley no responde a una necesidad normativa adicional, pudiendo generar duplicidad regulatoria y afectar la coherencia del sistema jurídico. Esta Comisión recomienda, en aplicación de los principios de eficiencia normativa, jerarquía y especialidad, no incorporar esta disposición en el texto legal, dejando su desarrollo y actualización técnica en manos del sector competente.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Por lo tanto, esta Comisión considera que las iniciativas legislativas bajo análisis constituyen una respuesta normativa proporcional, legítima y eficaz frente a la criminalidad organizada, y recomienda su aprobación en los términos expuestos.

4.2. Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta Legislativa

Análisis de necesidad:

Las propuestas legislativas bajo análisis buscan establecer restricciones excepcionales al traslado de acompañantes en motocicletas lineales en zonas declaradas en estado de emergencia por criminalidad organizada. Esta medida busca reducir la incidencia de delitos graves como el sicariato, el robo agravado y la extorsión que se cometen utilizando motocicletas con dos ocupantes como medio táctico de desplazamiento.

Desde el punto de vista de la necesidad normativa, se advierte que el marco legal vigente —conformado por el Decreto Legislativo N.º 1216 y la Resolución Directoral N.º 008-2023-MTC/18— ya contempla disposiciones sobre fiscalización vehicular, uso de cascos de seguridad y elementos de identificación. Sin embargo, la persistencia y expansión de la criminalidad organizada en diversas zonas del país evidencia que dichas medidas administrativas no han sido suficientes para neutralizar esta modalidad delictiva, lo que justifica la adopción de una intervención normativa más focalizada, con rango legal, que permita reforzar la capacidad de respuesta del Estado en contextos de emergencia.

Análisis de viabilidad:

Las iniciativas legislativas materia de análisis resultan jurídicamente posibles, siempre que se respete el principio de proporcionalidad y se establezcan parámetros claros de aplicación. La restricción debe ser excepcional, temporal y territorialmente delimitada, sustentada en datos objetivos sobre la incidencia delictiva, y acompañada de excepciones razonables que eviten afectaciones desproporcionadas al derecho al libre tránsito, tales como la Policía Nacional del Perú, el Cuerpo General de Bomberos, Voluntarios del Perú, Serenazgo Municipal, miembros de las Fuerzas Armadas y otros servicios esenciales que cuenten con autorización expresa del gobierno local.

Análisis de oportunidad:

Las propuestas legislativas resultan oportunas frente al incremento sostenido de la criminalidad motorizada, que ha configurado un patrón reiterado de violencia urbana y afectación directa a la seguridad ciudadana. Las iniciativas responden a una demanda social legítima por medidas eficaces y preventivas, y busca cerrar vacíos normativos que dificultan la intervención estatal. Además, se articula con las

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

estrategias nacionales de seguridad, respetando el marco constitucional vigente, lo que garantiza su viabilidad jurídica e institucional. En conjunto, la iniciativa se presenta como una respuesta pertinente, legítima y técnicamente necesaria ante una problemática urgente y de alto impacto social.

4.3. Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

La Constitución Política del Perú, en su artículo primero, establece que la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad constituyen el propósito supremo de la sociedad y del Estado. Esta afirmación no es meramente programática: representa el principio rector que da sentido y legitimidad al orden jurídico, orientando la actuación de los poderes públicos y de la comunidad política en su conjunto. La dignidad humana, en este marco, se erige como un valor superior, un deber ser que interpela al Estado y a la sociedad en su conjunto, y cuya realización efectiva constituye una exigencia ineludible en cualquier democracia constitucional. Existe una relación directa y sustantiva entre la dignidad y los derechos fundamentales. Cuando estos derechos se encuentran vigentes, se excluye toda posibilidad de tratar a la persona como medio para fines ajenos a su voluntad o condición. El ser humano es sujeto de derecho, no objeto del derecho ni instrumento al servicio del poder. Por ello, el reconocimiento de los derechos fundamentales no es un acto de benevolencia por parte de quienes detentan el poder, sino una exigencia básica que deriva de la dignidad misma. Sobre este punto, el Tribunal Constitucional ha sido claro y enfático. En los fundamentos 5 y 6 de la sentencia recaída en el Expediente N.º 2273-2005-PHC/TC, ha señalado:

"5. Conforme a la Constitución Política del Perú, la dignidad del ser humano no sólo representa el valor supremo que justifica la existencia del Estado y de los objetivos que este cumple, sino que se constituye como el fundamento esencial de todos los derechos que, con la calidad de fundamentales, habilita el ordenamiento (...).

6. Existe, pues, en la dignidad, un indiscutible rol de principio motor sin el cual el Estado adolecería de legitimidad, y los derechos de un adecuado soporte direccional. Es esta misma lógica la que, por otra parte, se desprende de los instrumentos internacionales relativos a Derechos Humanos, que hacen del principio la fuente directa de la que dimanar todos y cada uno de los derechos del ser humano (...)."

Desde esta perspectiva, el Estado no solo debe abstenerse de vulnerar la dignidad de la persona. No se trata únicamente de fenómenos delictivos, sino de factores que erosionan el tejido constitucional y comprometen la legitimidad del Estado. Por tanto, toda iniciativa legislativa orientada a enfrentar estos desafíos debe estar estrechamente vinculada al contenido esencial de los derechos fundamentales, en especial la vida, la integridad y la tranquilidad, garantizando así la convivencia pacífica y el respeto irrestricto de la dignidad humana.

La Constitución Política del Perú, en su artículo 44, establece que son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional, garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población frente a amenazas contra su

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

seguridad, y promover el bienestar general, entendido como expresión de justicia y desarrollo integral y equilibrado de la Nación. Esta disposición no constituye una cláusula programática ni una aspiración política, sino un mandato normativo vinculante que estructura la legitimidad del Estado constitucional y democrático de derecho.

Este deber encuentra su fundamento en el artículo 1 de la Carta Magna, que consagra a la persona humana y el respeto de su dignidad como el fin supremo de la sociedad y del Estado. En virtud de ello, toda amenaza que comprometa la seguridad, la vida o la integridad de las personas activa una obligación constitucional directa: la de diseñar, implementar y ejecutar políticas públicas orientadas a garantizar condiciones mínimas de protección, convivencia pacífica y ejercicio efectivo de los derechos fundamentales. La seguridad ciudadana, en este marco, no es un privilegio ni una concesión estatal, sino una condición estructural para la vigencia de la dignidad humana.

La previsión de este deber se justifica en la estrecha interdependencia entre los derechos fundamentales y el modelo de Estado social y democrático de derecho. Como ha sostenido el Tribunal Constitucional en reiterada jurisprudencia, el Estado social no puede ser concebido como tal si no respeta y garantiza los derechos fundamentales; y, a su vez, estos derechos requieren de un Estado activo, capaz de generar condiciones materiales, institucionales y normativas para su realización. Esta relación dialéctica entre derecho y estructura estatal constituye el núcleo del constitucionalismo contemporáneo y encuentra respaldo en el artículo 43 de la Constitución, que define al Estado peruano como democrático, social, independiente y soberano.

En consecuencia, corresponde al Estado adoptar medidas urgentes y necesarias cuando circunstancias excepcionales como el incremento de la criminalidad, la violencia sistemática o la amenaza a la seguridad ciudadana ponen en grave riesgo el disfrute de los derechos fundamentales.

Nuestra Carta Magna en su artículo 163 refuerza esta lógica al establecer que el Estado garantiza la seguridad de la Nación mediante el Sistema de Defensa Nacional, el cual se concibe como integral y permanente, desplegado tanto en el ámbito interno como externo. Esta concepción implica que la seguridad no puede ser abordada de manera fragmentaria ni reactiva, sino como una política estructural que articule prevención, protección y desarrollo. Toda persona, natural o jurídica, está obligada a participar en la defensa nacional conforme a la ley, lo que revela el carácter comunitario, transversal y solidario de esta obligación constitucional.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

La seguridad, por tanto, debe ser satisfecha en armonía con el desarrollo nacional. El Estado, en su rol de promotor y regulador del desarrollo, tiene el deber de propiciar un crecimiento sostenido que permita a la ciudadanía el goce efectivo de sus derechos. La seguridad no es un fin en sí mismo, sino una condición habilitante para la realización de la dignidad humana, la paz social y el bienestar colectivo. Así lo ha reconocido el Tribunal Constitucional en el fundamento 18 de la sentencia N.º 04072-2009-PA/TC, al señalar que el derecho a la tranquilidad posee una dimensión individual y colectiva, y que su afectación puede alterar el orden social preestablecido.

En este marco, el artículo 166 de la Constitución asigna a la Policía Nacional del Perú una función esencial: garantizar, mantener y restablecer el orden interno; prestar protección y ayuda a las personas y a la comunidad; asegurar el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y privado; prevenir, investigar y combatir la delincuencia; y vigilar las fronteras. Esta función adquiere especial relevancia en contextos de creciente inseguridad ciudadana, donde la actuación policial debe estar orientada por principios constitucionales de legalidad, proporcionalidad, razonabilidad y respeto irrestricto a los derechos humanos.

La Policía Nacional, como órgano constitucionalmente reconocido, no solo ejecuta políticas de seguridad, sino que encarna la presencia del Estado en la defensa cotidiana de los derechos fundamentales. Su rol no puede ser reducido a la represión del delito, sino que debe comprender la protección activa de la vida, la integridad, la tranquilidad y la libertad de las personas.

En este sentido, el artículo 2, numerales 1 y 22, reconoce derechos que son expresión directa de la dignidad humana: la vida, la integridad física y moral, la paz, el descanso y el bienestar. Estos derechos configuran el núcleo duro del constitucionalismo democrático y deben ser protegidos con prioridad normativa.

Desde el plano del derecho internacional, el artículo 55 de la Constitución establece que los tratados celebrados por el Estado forman parte del derecho nacional. En virtud de ello, el Estado peruano está vinculado por instrumentos como la Convención Americana sobre Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y la Carta de las Naciones Unidas. El Preámbulo de esta última reafirma la fe en los derechos fundamentales del hombre, en la dignidad y el valor de la persona humana, y en la igualdad de derechos entre hombres y mujeres. Este compromiso universal constituye el fundamento ético y jurídico de la cooperación internacional, orientada a preservar la paz, promover la justicia y elevar el nivel de vida dentro de un concepto amplio de libertad.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

El artículo 1 de la Carta de las Naciones Unidas establece como propósitos: mantener la paz y la seguridad internacionales mediante medidas colectivas eficaces; suprimir actos de agresión; fomentar relaciones de amistad entre las naciones sobre la base del respeto a la igualdad de derechos y la libre determinación de los pueblos; y promover el respeto universal a los derechos humanos y las libertades fundamentales sin discriminación alguna. Estos principios refuerzan el mandato constitucional interno, al evidenciar que la seguridad, la paz y la protección de los derechos humanos no son prerrogativas estatales, sino exigencias jurídicas universales.

En ese sentido, el Estado peruano, como parte de la comunidad internacional, está obligado a adoptar medidas normativas, institucionales y políticas que garanticen la seguridad ciudadana como condición para el ejercicio pleno de la dignidad humana. La seguridad, en su dimensión constitucional, no puede ser concebida como una excepción al derecho, sino como una expresión legítima del deber estatal de proteger los derechos fundamentales frente a amenazas reales y concretas.

Asimismo, el artículo 2 de la Declaración Universal de Derechos Humanos consagra el principio de igualdad y no discriminación, estableciendo que toda persona tiene derecho al goce de las libertades proclamadas en dicha Declaración, sin distinción alguna por motivos de raza, sexo, idioma, religión, opinión política, origen social o cualquier otra condición. Esta norma internacional, de carácter universal, reafirma que la persona humana no solo constituye el fin supremo del Estado peruano como lo establece el artículo 1 de nuestra Constitución sino también el eje estructural del orden jurídico internacional.

Este reconocimiento, sin embargo, no se agota en la proclamación formal de derechos. La vigencia real de los derechos fundamentales exige que los Estados adopten medidas concretas para garantizar su ejercicio, removiendo obstáculos estructurales y evitando restricciones arbitrarias. La dignidad humana, como valor constitucional superior, impone al Estado el deber de proteger a las personas frente a amenazas que comprometan su vida, integridad, libertad o bienestar, sin incurrir en prácticas que vulneren el contenido esencial de sus derechos.

En el mismo sentido, el artículo 1 de la Carta de la Organización de Estados Americanos establece que los Estados miembros han desarrollado una organización internacional orientada a preservar el orden, la paz y la justicia, robustecer la solidaridad y defender la soberanía. Estos principios, aunque formulados en clave internacional, tienen plena aplicación interna, en tanto el Estado peruano, como parte de dicha organización, está obligado a contribuir mediante sus políticas públicas y normas internas al mantenimiento de la paz social y la convivencia democrática.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Desde el plano normativo nacional, la Ley N.º 27181 "Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre" establece que la acción estatal en esta materia debe orientarse a la protección de los intereses de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad. Asimismo, la Ley N.º 27189 "Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores" y su reglamento definen como vehículos menores aquellos de tres ruedas, motorizados o no, excluyendo expresamente a las motocicletas lineales, que cuentan con dos ruedas. Esta exclusión normativa revela una zona gris regulatoria que exige atención legislativa, especialmente ante el uso creciente de motocicletas en contextos delictivos.

En materia de seguridad ciudadana, la Ley N.º 27933 "Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana" establece que su objeto es proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades, garantizar la seguridad, la paz y la tranquilidad, y asegurar el respeto de las garantías individuales y sociales. Esta norma, de carácter estructural, articula el deber estatal de protección con el respeto irrestricto de los derechos fundamentales, lo que exige un equilibrio normativo entre prevención del delito y garantía de libertades.

El Decreto Legislativo N.º 1216, aprobado en el 2016, refuerza esta lógica al establecer mecanismos para fortalecer la operatividad de la Policía Nacional del Perú en materia de fiscalización de vehículos, en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana. Esta norma reconoce la competencia de los gobiernos locales para emitir disposiciones específicas en coordinación con la Policía Nacional, y faculta a esta última para realizar controles preventivos y aplicar sanciones conforme al Reglamento Nacional de Tránsito.

En este contexto, las propuestas legislativas plantean restricciones al número de ocupantes en motocicletas lineales como medida para enfrentar la criminalidad motorizada debe ser evaluada desde una perspectiva constitucional integral. Por un lado, responde al deber estatal de proteger la vida, la integridad y la seguridad de las personas, conforme a los artículos 1, 2 y 44 de la Constitución. Por otro lado, introduce restricciones que inciden directamente sobre derechos fundamentales como el libre tránsito, el derecho al trabajo, la propiedad, el disfrute del tiempo libre y la presunción de inocencia.

El principio de proporcionalidad, desarrollado por el Tribunal Constitucional en múltiples sentencias, exige que toda restricción de derechos cumpla con tres condiciones: idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto. En el presente caso, si bien la medida busca prevenir delitos cometidos en motocicletas, no se cuenta con evidencia estadística suficiente que demuestre su eficacia, lo que

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

debilita su justificación normativa. Además, la afectación a ciudadanos que utilizan motocicletas como medio de transporte familiar o laboral podría resultar desproporcionada si no se establecen excepciones razonables.

Por ello, se propone que la norma tenga carácter temporal, sujeta a evaluación periódica, y que contemple excepciones para personal policial, serenazgo, bomberos, seguridad privada, prensa, familiares y otros casos debidamente justificados.

En suma, la propuesta debe ser entendida como una respuesta normativa a una problemática concreta, pero su diseño debe respetar el equilibrio constitucional entre seguridad ciudadana y derechos fundamentales. El Estado no puede abdicar de su deber de protección, pero tampoco puede incurrir en restricciones que vulneren el contenido esencial de los derechos reconocidos por la Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos.

4.4. Análisis de las opiniones e información solicitadas

Opiniones solicitadas

Para la elaboración del presente dictamen, conforme a lo establecido en el artículo 96 de la Constitución Política del Perú, y en concordancia con lo dispuesto en los artículos 22, literal b), 69 y 87 del Reglamento del Congreso de la República, esta Comisión solicitó opinión especializada a las entidades competentes, con la finalidad de contar con fundamentos técnicos y jurídicos que contribuyan al análisis integral de las iniciativas legislativas:

Proyecto de Ley N° 9094/2024-CR

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
Oficio N° 388-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Ministerio del Interior	09.09.2024 25.11.2024
Oficio N° 389-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Ministerio de Defensa	09.09.2024 27.01.2025
Oficio N° 390-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	09.09.2024

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Proyecto de Ley N° 09279/2021-GL

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
OFICIO N° 590-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	24.10.2024 21.02.2025
OFICIO N° 591-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Ministerio del Interior	24.10.2024
OFICIO N° 592-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Ministerio de Defensa	24.10.2024 22.11.2024
OFICIO N° 593-2021-2025-CTC-HMPL-CR	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN	24.10.2024
OFICIO N° 594-2024.2025-CTC-HMPL-CR	Tribunal Constitucional	24.10.2024 18.11.2024

Proyecto de Ley N° 9320/2024-CR

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
OFICIO N° 638-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Gobierno Regional de Piura	04.11.2024
OFICIO N° 639-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Ministerio Público	04.11.2024
OFICIO N° 640-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Defensoría del Pueblo	04.11.2024
OFICIO N° 641-2024-225-CTC-HMPL-CR	Ministerio del Interior	04.11.2024
OFICIO N° 642-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Gobierno Regional de Madre de Dios	04.11.2024 18.12.2024
OFICIO N° 643-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Gobierno Regional de Lambayeque	04.11.2024
OFICIO N° 678-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	04.11.2024 10.01.2025

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Proyecto de Ley N° 09578/2024-GL

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
OFICIO N° 867-2024-20025-CTC-HMPL-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	26.11.2024
OFICIO N° 868-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN	26.11.2024
OFICIO N° 869-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Gobierno Regional de Ica	26.11.2024 16.12.2024
OFICIO N° 870- 2024-2025-CTC-HMPL-CR	Gobierno Regional de Lima	26.11.2024
OFICIO N° 871-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Gobierno Regional de La Libertad	26.11.2024 21.02.2025
OFICIO N° 872-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Municipalidad Metropolitana de Lima	26.11.2024
OFICIO N° 873-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Gobierno Regional de Piura	26.11.2024
OFICIO N° 874-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Gobierno Regional del Callao	26.11.2024 05.12.2024
OFICIO N° 875-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Ministerio del Interior	26.11.2024

Proyecto de Ley N° 10774/2024-CR

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
OFICIO N° 2683-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Asociación de Motociclistas del Perú	24.06.2025
OFICIO N° 2684-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Asociación de Municipalidades del Perú	24.06.2025
OFICIO N° 2685-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Federación Transitemos	24.06.2025
OFICIO N° 2686-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Asociación Hermanos Motociclistas Unidas del Perú	24.06.2025
OFICIO N° 2822-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Federación Nacional de Mototaxistas del Perú	25.06.2025
OFICIO N° 2823-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Confederación de Transportistas en	25.06.2025 15.07.2025

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

	Vehículos Menores del Perú	
OFICIO N° 2824-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Confederación Nacional de Mototaxistas del Perú	25.06.2025
OFICIO N° 1992-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Defensoría del Pueblo	25.06.2025
OFICIO N° 1993-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Ministerio Público	16.04.2025
OFICIO N° 1993-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Ministerio del Interior	16.04.2025
OFICIO N° 1995-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	16.04.2025
OFICIO N° 1996-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Tránsito de Uso Público – OSITRAN	16.04.2025 13.05.2025

Proyecto N° 10836/204-CR

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
OFICIO N° 2691-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Gobierno Regional del Callao	24.06.2025
OFICIO N° 2695-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Municipalidad de San Martín de Porras	09.07.2025
OFICIO N° 2696-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Municipalidad de San Juan de Lurigancho	09.07.2025
OFICIO N° 2697-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Municipalidad de Ate	09.07.2025

Proyecto N° 11636/2024-CR

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
OFICIO N° 2784-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Asociación Automotriz del Perú	24.06.2025
OFICIO N° 2785-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU	24.06.2025 25.08.2025
OFICIO N° 2786-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Colegio de Ingenieros del Perú	24.06.2025

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

OFICIO N° 2787-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Defensoría del Pueblo	24.06.2025 14.08.2025
OFICIO N° 2788-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI	24.06.2025
OFICIO N° 2789-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Ministerio del Interior	24.06.2025
OFICIO N° 2790-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	24.06.2025
OFICIO N° 2791-2024-2025-CTC-HMPL-CR	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN	24.06.2025

4.5. Opiniones recibidas

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, a la fecha de la elaboración del dictamen, ha recibido las siguientes opiniones:

Proyecto N° 9094/2024-CR

- El Ministerio del Interior, mediante el Oficio N° 001688-2024-IN-SG-PCR del 25 de noviembre de 2024, suscrito por su Secretario General, acompañado del:
 - Informe N° 002072-2024-IN-OGAJ del 21 de noviembre del 2024, suscrita por su Directora General de la Oficina General de Asesoría Jurídica.
- El Ministerio de Defensa, mediante el Oficio N° 00102-2025-MINDEF/DM del 27 de enero del 2025, suscrito por el Ministro del sector, acompañado del:
 - Informe Legal N° 00133-2025-MINDEF/SG-OGAJ de fecha 22 de enero del 2025, suscrita por su Jefe de la Oficina General de Asesoría Jurídica.
- El señor Juan Carlos Mora Marca, emite una opinión en la página web del Congreso de la República de fecha 03 de octubre de 2024, mediante la cual propone tres medidas clave para abordar la situación:
 - Restringir la conducción a extranjeros: Prohibir que inmigrantes conduzcan ciertas categorías de vehículos, con una excepción para aquellos que demuestren ser totalmente legales y con más de 8 años de residencia.
 - Vincular la propiedad al conductor: Exigir que los vehículos menores estén registrados a nombre del conductor o su cónyuge.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

- Regular el uso de vehículos corporativos: Implementar permisos temporales para vehículos de empresas, asignados a un conductor específico y verificables por las autoridades.

La misma que podrá verse en el enlace siguiente:

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/9094>

Proyecto N° 09279/2021-GL

- a) El Tribunal Constitucional, mediante el Oficio N° 330-2024-SG/TC de fecha 18 de noviembre de 2024, suscrito por su Secretario General.
- b) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante el Oficio N° 031-2025-MTC/01 de fecha 21 de febrero de 2025, suscrito por el Ministro del sector, acompañado del:
 - Informe N° 1285-2024-MTC/18.01 de fecha 20 de diciembre del 2024, suscrita por su Directora de Políticas y Normas en Transporte Vial.
 - Informe N° 0076-2025-MTC/08 de fecha 21 de enero del 2025, suscrita por su Directora General de la Oficina General de Asesoría Jurídica.
- c) El Ministerio de Defensa, mediante el Oficio N° 01433-2024-MINDEF/DM de fecha 22 de noviembre del 2024, suscrito por el Ministro del sector, acompañado del:
 - Informe Legal N° 02088-2024-MINDEF/SG-OGAJ de fecha 12 de noviembre del 2024, suscrito por el Jefe de la Oficina General de Asesoría Jurídica.

Proyecto de Ley N° 9320/2024-CR

- a) El Ministerio de Transportes, mediante el Oficio N° D – 000036-2025-ATU/GG de fecha 10 de enero de 2025, suscrito por su Secretario General, acompañado del:
 - Informe N° D-000031-2025-ATU/GG de fecha 10 de enero de 2025, suscrito por su Gerente General.
- b) El Gobierno Regional de Madre de Dios, mediante el Oficio N° 929-2024-GOREMAD/GR de fecha 18 de diciembre de 2024, suscrito por Gobernador Regional, acompañado del:
 - Informe N° 037-2024-GOREMAD-ODNayDC/ST CORESEC de fecha 19 de noviembre del 2024, suscrito por su Director de la Oficina de Defensa Nacional y Defensa Civil – Responsable de la Secretaría Técnica de CORESEC MDD.

Proyecto de Ley N° 09578/2024-GL

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

- a) El Gobierno Regional de Ica, mediante el Oficio N° 457-2024-GORE-ICA/GR de fecha 16 de diciembre de 2024, suscrito por el Gobernador Regional, acompañado del:
- Oficio N° 1383-2024-GORE-ICA-DRTC de fecha 05 de diciembre de 2024, suscrito por su Directora Regional, suscrita por su Directora Regional.
 - Informe N° 1031-2024-DRTC-DCV de fecha 05 de diciembre del 2024, suscrito por su Sub Directora, suscrita por su Sub Directora de Circulación Vial.
 - Informe N° 234-2024-DRTC.ICA/SDCT-dt de fecha 03 de diciembre de 2024, suscrito por su Jefa de División de Transportes,
- b) El Gobierno Regional del Callao, mediante el Oficio N° 001732-2024-GRC/GGR de fecha 05 de diciembre del 2024, suscrito por el Gerente General Regional, acompañado del:
- Informe N° 001316-2024-GRC/GRDND CYSC de fecha 04 de diciembre del 2024, suscrito por su Gerente Regional de Defensa Nacional, Defensa Civil y Seguridad Ciudadana.
- c) El Gobierno Regional La Libertad, mediante el Oficio N° 000114-2025-GRLL-GGR de fecha de 21 de febrero de 2025, suscrito por su Gerente General Regional, acompañado del:
- Oficio N° 000012-2025-GRLL-GGR-GRTC-ATFESV de fecha 24 de enero del 2025, suscrito por su Jefe del Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial.
 - Informe N° 00003-2025-GGR/GRAJ-AMVG de fecha 03 de febrero del 2025, suscrito por el Abog. Adrián Marco Vargas Giles del Área de Asesoría Jurídica del Gobierno Regional de Trujillo.

Proyecto de Ley N° 10774/2024-CR

- a) La Confederación de Transportistas en Vehículos Menores del Perú, mediante Oficio N° 030-2025-COTRAVEMPEEUU de fecha 15 de julio del 2025, suscrito por el señor Manuel Absalón Álvarez Carrión.
- b) La Presidencia del Consejo de Ministros, mediante Oficio N° 0398-2025-PD-OSITRAN de fecha 13 de mayo de 2025, suscrito por el Presidente del Consejo Directivo.

Proyecto de Ley N° 10836/2024-CR

- a) El Gobierno Regional del Callao, mediante Oficio N° 000960-2025-GRC/GGR de fecha 02 de julio de 2025, suscrito por el Gerente General Regional, acompañado del:

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

- Informe N° 000133-2025-GRC/GGR-GRDNDCYSC-ODNYCD de fecha 01 de julio de 2025, suscrito por el Jefe de la Oficina de Defensa Nacional y Defensa Civil.
- Informe N° 000199-2025-GRC/GRDNDCYSC de fecha 02 de julio de 2025, suscrito por el Gerente Regional de Defensa Nacional, Defensa Civil y Seguridad Ciudadana.
- b) La Municipalidad Distrital de San Martín de Porras, mediante Oficio N° 0208-2025/SGSVTT-GFT/MDSMP de fecha 10 de julio de 2025, suscrito por el Subgerente de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, acompañado del:
 - Informe N° 025-2025-PQC de fecha 09 de julio de 2025, suscrito por la Ingeniera de Transportes.
- c) La Municipalidad de San Juan de Lurigancho, mediante Oficio N° D000039-2025-MDSJL/GM de fecha 17 de julio de 2025, suscrito por el Gerente Municipal, acompañado del:
 - Informe N° D000057-2025-MDSJL/OGAJ de fecha 09 de julio de 2025, suscrito por el Jefe de Oficina General de Asesoría Jurídica.
 - Informe N° D0000316-2025-MDSJL/GOP-SMUT de fecha 16 de julio de 2025, suscrito por Subgerente de Movilidad Urbana y Transitabilidad.
 - Informe N° 012-2025-MDSJL/GOP-SMUT-MCR de fecha 15 de julio de 2025, suscrito por la Asesora Legal del SMUT.
- d) La Municipalidad Distrital de Ate, mediante Oficio N° 000072-2025-MDA/ALC de fecha 14 de agosto de 2025, suscrito por el Alcalde, acompañado del:
 - Informe N° 000219-2025-MDA/GM-OGAJ de fecha 13 de agosto de 2025, suscrito por el Gerente de la Oficina General de Asesoría Jurídica – Oficina General de Asesoría Jurídica.

Proyecto de Ley N° 11636/2024-CR

- a) La Defensoría del Pueblo, mediante Oficio N° 0151-2025-P/PAD de fecha 14 de agosto de 2025, suscrita por la Primera Adjunta de la Defensoría, acompañado del:
 - Informe Jurídico Defensorial N° 11636/2024-CR de fecha 11 de agosto del 2025.
- b) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Oficio N° D-001262-2025-ATU/GG de fecha 25 de agosto de 2025, suscrito por el Gerente General de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, acompañado del:
 - Oficio N° D-001259-2025-ARU/GG de fecha 25 de agosto de 2025, suscrito por su Gerente General.

4.6. Análisis de la opinión recibida

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Proyecto N° 9094/2024-CR

1. **El Ministerio del Interior** concluye que, establecer la restricción o suspensión del ejercicio del derecho constitucional de libertad de tránsito para el transporte de pasajeros en motocicletas de las categorías L1 y L3 durante la vigencia del estado de emergencia por perturbación de la paz o del orden interno, **resulta jurídicamente viable, con observaciones.**

"La propuesta normativa deberá enmarcarse estrictamente en los principios constitucionales que rigen el ejercicio de los derechos fundamentales, en especial el principio de legalidad, el principio de proporcionalidad y el respeto al contenido esencial del derecho a la libertad de tránsito. Asimismo, deberá observar el carácter excepcional, extremo y temporal del estado de emergencia, conforme lo dispone el artículo 137 de la Constitución Política del Perú, siendo aplicable únicamente cuando su declaración esté debidamente sustentada en hechos objetivos que justifiquen la restricción.

Cabe precisar que esta medida debe ser evaluada como un mecanismo de última ratio, reservado para contextos específicos de grave afectación al orden público, y no como una política general o permanente. Su implementación deberá estar sujeta a control político, judicial y constitucional, garantizando que no se vulnere el contenido esencial de los derechos reconocidos por la Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado peruano".

2. **El Ministerio de Defensa** concluye que no puede opinar sobre el mencionado proyecto de ley porque no se encuentra dentro del ámbito de competencia del Ministerio de Defensa. En consecuencia, se recomienda informar a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República que dicha propuesta legislativa debe ser evaluada por los sectores competentes en materia de tránsito, transporte y seguridad ciudadana.

Proyecto N° 09279/2021-GL

1. **El Tribunal Constitucional** concluye señala que no le corresponde emitir opinión institucional sobre el contenido del proyecto de ley, dado que ello podría comprometer su imparcialidad en caso de que la norma sea objeto de control constitucional en el futuro. Se recuerda que el Tribunal tiene la función de ejercer el control de constitucionalidad de las leyes, por lo que no puede pronunciarse previamente sobre su validez o legitimidad. *En consecuencia, se recomienda informar a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso que no procede opinión institucional por parte del TC sobre el proyecto en cuestión.*
2. **El Ministerio de Transportes y Comunicaciones** evalúo la propuesta legislativa que busca restringir el transporte de pasajeros en motocicletas de las categorías L1 y L3 durante la declaración del estado de emergencia por

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

perturbación del orden interno. Asimismo, precisa que su sector no regula aspectos técnicos del transporte terrestre, tampoco tiene competencia para pronunciarse sobre restricciones al ejercicio de derechos constitucionales, como la libertad de tránsito. Advierte que la medida propuesta no forma parte de la política sectorial del MTC, ni se encuentra dentro de sus atribuciones legales, conforme a la Ley N.º 27181. Señala que cualquier restricción al uso de vehículos debe estar debidamente sustentada en evidencia técnica, estadística y legal, y que la propuesta no incluye información suficiente que justifique su eficacia ni su proporcionalidad. Por tanto, concluye que no le corresponde emitir opinión.

3. **El Ministerio de Defensa**, precisa que el proyecto no guarda relación directa con las competencias funcionales del sector Defensa, dado que no involucra aspectos vinculados a la defensa nacional, la seguridad externa ni el empleo de las Fuerzas Armadas. Se señala que la propuesta legislativa se vincula principalmente con la seguridad ciudadana y el orden interno, materias que corresponden al Ministerio del Interior y a la Policía Nacional del Perú.

El Ministerio de Defensa reafirma que su participación en estados de emergencia se limita a situaciones en las que las Fuerzas Armadas son requeridas para apoyar a la Policía Nacional, conforme al artículo 137 de la Constitución y al marco legal vigente. Por lo expuesto, el Ministerio de Defensa no se encuentra dentro del ámbito de competencia del sector Defensa, por lo que no corresponde emitir opinión técnica sobre su contenido.

Proyecto de Ley N° 9320/2024-CR

1. **La ATU** evalúa el Proyecto de Ley N.º 9320/2024-CR, que propone restringir o suspender el ejercicio del derecho constitucional de libertad de tránsito para el transporte de pasajeros en motocicletas de las categorías L1 y L3 durante la declaración del estado de emergencia por perturbación de la paz o del orden interno. En su análisis, la entidad señala que:

La propuesta legislativa no se encuentra dentro del ámbito de competencia funcional de la ATU, dado que esta institución tiene como función principal la planificación, regulación, gestión y supervisión del transporte terrestre urbano en Lima y Callao, conforme a la Ley N.º 30900. La medida propuesta no forma parte del sistema de transporte urbano regulado por la ATU, ya que las motocicletas de las categorías L1 y L3 no están comprendidas dentro de los modos de transporte público urbano que la entidad administra. La ATU enfatiza que cualquier restricción al uso de vehículos motorizados en contextos de emergencia debe ser evaluada por los sectores competentes en materia de seguridad ciudadana, tránsito y derechos constitucionales, como el Ministerio del Interior, el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, y el Congreso de la República. Por lo expuesto, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Callao concluye que el contenido del Proyecto de Ley N.º 9320/2024-CR no se encuentra dentro del ámbito de competencia de la ATU, por lo que no corresponde emitir opinión técnica sobre su contenido.

2. **El Gobierno Regional de Madre de Dios** El Proyecto de Ley N° 9320/2024/CR es una propuesta para fortalecer la seguridad ciudadana en el contexto del uso de motocicletas, sin embargo, es importante considerar lo siguiente:

- ❖ **Enfoque equilibrado:** Es fundamental que la ley contemple un enfoque equilibrado, que no solo se enfoque en la restricción de motocicletas, sino que también tome en cuenta la realidad de los motociclistas legales. Esto implica la creación de excepciones o medidas diferenciadas para quienes usen las motocicletas como medio legítimo de transporte.
- ❖ **Fortalecimiento de la seguridad pública:** Además de las restricciones sobre las motocicletas, es importante que el proyecto de ley contemple un enfoque integral para combatir la inseguridad, que incluya medidas para el fortalecimiento de las capacidades operativas de las fuerzas del orden, así como políticas de prevención social de la violencia.
- ❖ **Consulta a los actores involucrados:** Se recomienda que, antes de aprobarse, el proyecto sea consultado con los principales actores involucrados, como asociaciones de motociclistas, representantes del sector del transporte y especialistas en seguridad, para garantizar una visión integral y evitar la afectación desproporcionada de ciertos grupos.
- ❖ **Interrelación con Ley N° 31730:** Por otra parte, la Ley N° 31730, que declara de interés nacional la participación de las organizaciones de motociclistas para el apoyo en la seguridad ciudadana, tiene un enfoque inclusivo al reconocer la participación activa de estos grupos en las labores de seguridad ciudadana.

Recomienda: Realizar ajustes en las medidas propuestas con un enfoque inclusivo que tome en cuenta las particularidades de las regiones como Madre de Dios, señaladas en las conclusiones. Las políticas deben ser sensibles a las necesidades de los ciudadanos que dependen de las motocicletas para su movilidad y trabajo, ofreciéndoles un marco legal que no solo garantice la seguridad, sino que también respete sus derechos y realidades laborales. Evaluar cómo las nuevas disposiciones del Proyecto de Ley N° 9320/2024-CR podrían afectar o interrelacionarse con los objetivos de la Ley N° 31730 y las organizaciones de motociclistas que ya están involucradas en la seguridad pública. Se sugiere que las autoridades encargadas realicen un estudio de impacto previo a la implementación, con

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

el fin de asegurar que las medidas sean efectivas sin generar consecuencias negativas para los ciudadanos que más dependen de este medio de transporte. Asimismo, solicitar opinión técnica al Gobierno local.

Proyecto de Ley N° 09578/2024-GL

1. El documento que remite la opinión institucional del **Gobierno Regional de Ica**, a través de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones (DRTC), sobre el Proyecto de Ley N° 9578/2024-GL ("Ley que prohíbe la circulación de motos lineales con más de un ocupante"), contiene una posición formal de incompetencia y un análisis sustantivo sobre la importancia de la ley. El aspecto más relevante de la conclusión formal emitida por la Sub-Dirección de Circulación Vial y la Jefatura de la División de Transportes es la declaración de incompetencia:

- ❖ *La Oficina de la División de Transporte Terrestre precisa que la opinión sobre el Proyecto de Ley N° 9578/2024-GL no se encuentra comprendida dentro de su competencia.*
- ❖ *Esto se fundamenta en el Reglamento Nacional de Administración de Transportes (Art. 8 del D.S. N°017-2009-MTC) y la Ley N°27181 (Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre), por lo que la solicitud de opinión debe dirigirse a la Municipalidad, al ser de su competencia regular el transporte menor (mototaxis y similares).*

A pesar de la declaración de incompetencia, el informe incluye un detallado análisis que justifica la importancia de una ley que prohíba la circulación de motos lineales con más de un ocupante, especialmente durante un estado de emergencia, centrado en la seguridad ciudadana y el orden público:

- ❖ *Reducción de actos delictivos: Las motos lineales son usadas comúnmente en asaltos y sicariato por su maniobrabilidad y capacidad de escape rápido. Limitar el número de ocupantes dificulta el accionar de los delincuentes, que suelen operar en parejas (uno conduce y el otro comete el delito).*
- ❖ *Prevención de ataques y emboscadas: En situaciones de emergencia o crisis de seguridad, las motos con dos ocupantes pueden ser usadas para emboscar autoridades o perpetrar actos violentos.*

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

- ❖ *Facilitación del control policial: La medida facilita la identificación y control de posibles sospechosos, permitiendo a las patrullas policiales centrarse en verificar solo las motos con más de un ocupante.*
- ❖ *Disuasión de agrupaciones ilegales: Ayuda a evitar la formación de grupos que puedan generar disturbios o violencia en estados de emergencia o fechas festivas, ya que las motos son un medio común para agruparse rápidamente.*
- ❖ *Protección de la población en general: La restricción puede aumentar la percepción de seguridad y disminuir el miedo colectivo en las áreas afectadas por el estado de emergencia.*

2. **El Gobierno Regional del Callao** considera que el Proyecto de Ley N° 9578/2024-GL (que prohíbe la circulación de motos lineales con más de un ocupante) es de "**sumo interés nacional**", ya que contribuye a la lucha contra la inseguridad ciudadana.

Sin embargo, su opinión institucional se centra en la necesidad de reforzar la capacidad de fiscalización de la ley para garantizar su efectividad. El Informe N° 000248-2024-GRC/ODNYDC-ECC recomienda insertar el "SOLIDO EMPODERAMIENTO CIUDADANO" en la normativa, ya que la fiscalización, aunque asumida por la Policía Nacional del Perú (PNP), requiere ser ampliada. Esto se lograría mediante la ampliación de la facultad de denunciar infracciones a través de tecnologías, incluyendo: Fotografías y videos, Fotopapeletas| ciudadanas, filmaciones de Centros Operacionales de Seguridad Ciudadana, Tecnologías de Empresas Privadas.

3. **La opinión del Gobierno Regional de La Libertad (GRLL)** sobre el Proyecto de Ley N° 9578/2024-GL es **FAVORABLE y LEGALMENTE VIABLE**. Su respaldo se basa principalmente en la necesidad urgente de mitigar los problemas de seguridad y tránsito vinculados al uso de motocicletas:

- ❖ *Lucha contra el Crimen: La ley se considera una medida efectiva para reducir el sicariato y los robos en la vía pública, ya que los delincuentes utilizan motocicletas con conductor y acompañante para facilitar la ejecución del delito y la fuga rápida.*
- ❖ *Seguridad Vial: La motocicleta es el vehículo más involucrado en accidentes de tránsito en la región. Según la Gerencia Regional de Salud*

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

(GERESA), este tipo de vehículo está implicado en el 49.13% de los accidentes, lo que justifica la restricción para mejorar la seguridad vial.

- ❖ **Conclusión Legal:** *El Informe Legal concluye que la propuesta no se contrapone a ninguna ley del Sistema Jurídico Nacional y, por ende, es viable*

Proyecto de Ley N° 10774/2024-CR

1. **Confederación de Transportistas del Perú**, formula opinión institucional y observa la propuesta legislativa en los siguientes puntos:

"1. Precisión sobre Vehículos Menores

Propuesta: El texto del proyecto debe precisar a qué vehículos menores está dirigido.

Argumento: Es necesario especificar la referencia a "Y VEHICULOS MOTORIZADOS MENORES" por transparencia, fácil entendimiento y aplicación.

2. Responsabilidad por Delitos

Propuesta: Debe precisarse que los DELITOS SON COMETIDOS por los conductores.

Argumento: Los vehículos menores son objetos que no cometen delitos.

3. Redacción del Artículo 2

Propuesta: En el Artículo 2, donde dice "personas naturales o jurídicas que USEN", debe decir "Qué conduzcan".

4. Retiro del Segundo Párrafo del Artículo 2

Propuesta: Debe retirarse el segundo párrafo del Artículo 2.

Argumentos: La fiscalización del debido cumplimiento del Reglamento de Tránsito ya está prevista como labor de los gobiernos locales.

Otorgarles facultades para emitir disposiciones específicas llevaría a que los gobiernos locales incurran en abusos al tergiversarlas.

5. Modificación del Artículo 3

El Artículo 3 modifica el Art. 5 del Decreto Legislativo 1216.

Numeral 5.3 (Acompañantes):

Propuesta: Debe precisarse el objetivo al referirse a "uno o más acompañantes".

Argumentos: Está prohibido desde hace años que el conductor de Mototaxis tenga acompañantes. Para evitar contradicciones, debe retirarse la palabra "Mototaxis".

Numeral 5.5 (Restricción de Circulación):

Propuesta: Debe mejorarse la redacción de la frase "Se restringe la circulación...".

Argumentos: Restringir es prohibir. El uso del carril derecho ya tiene años de establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito. Se debe exigir su estricta fiscalización y sanción.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

6. Retiro del Artículo 4

Propuesta: Debe retirarse el Artículo 4.

Argumento: En la Ley no se incluyen infracciones, multas, retenciones, decomisos ni reincidencias.

7. Retiro del Artículo 7

Propuesta: Debe retirarse el Artículo 7.

Argumentos: La fiscalización, control y sanciones son competencia de la Policía Nacional del Perú (PNP), previsto desde hace años en el Reglamento de Tránsito.

Facultar la fiscalización y control a Seguridad Ciudadana terminará en abusos por parte de los gobiernos locales.

El Tribunal Constitucional ha establecido que las Infracciones al Tránsito son competencia del MTC y de aplicarlas de la PNP.

Es absurdo establecer que las Autoridades de Tránsito coordinen con la PNP, puesto que la PNP es AUTORIDAD DE TRÁNSITO.

8. Retiro de la Segunda Disposición Complementaria Final

Propuesta: Debe retirarse la Segunda Disposición Complementaria Final.

Argumentos: Lo relativo a las Licencias de Conducir ya forma parte de la Ley 27181 (Ley General de Transporte y Tránsito).

Actualmente está regulado por el Decreto Supremo No. 007-2016-MTC, que es uno de los Reglamentos de la Ley 27181.

Las clases de Licencias de Conducir, sus requisitos, y tiempo de vigencia, entre otros, forman parte del DS 007-2016-MTC.

- 2. El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRÁN), en su Oficio N° 0398-2025-PD-OSITRAN no emite opinión sobre el proyecto de ley porque se declara incompetente. La regulación, supervisión o control del uso de motocicletas, mototaxis o vehículos menores, así como las disposiciones sobre seguridad ciudadana o tránsito urbano, no forman parte del ámbito de actuación ni de las funciones o competencias asignadas a OSITRÁN por su marco legal.**

En resumen, la institución consultada indica que el tema de la ley está fuera de su jurisdicción.

Proyecto de Ley N° 10836/2024-CR

- 1. El Gobierno Regional del Callao concluye que el Proyecto de Ley es *RELEVANTE* en la actual coyuntura social y debe ser viable en su ejecución para combatir la delincuencia. La norma se considera coherente, proporcional y protectora de los Derechos Fundamentales. Considera que esta ley es necesaria porque las motocicletas son la herramienta principal en la comisión del 60% de los robos, así como en el sicariato, debido a que facilitan la ejecución rápida del delito por parte del acompañante y la fuga inmediata del conductor. A diferencia**

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

de los Decretos Supremos temporales, esta Ley de carácter permanente y su ámbito territorial específico la hacen una medida proporcional para prevenir delitos graves, aunque debe contemplar excepciones para usos laborales o de emergencia.

2. La opinión de la **Municipalidad Distrital de San Martín de Porres (MDSMP)** sobre el Proyecto de Ley N° 10836/2024-CR es de **desaprobación práctica**. La Municipalidad en mención considera que la prohibición de llevar dos personas en moto es una medida controversial que, aunque busca reducir la delincuencia, tiene impactos negativos en la economía y el transporte de millones de personas. Asimismo, advierte que las restricciones previas han demostrado ser de comprobada ineficacia al no existir datos estadísticos concretos que demuestren una disminución real del crimen. Por lo tanto, se recomienda no aplicar una medida que afectaría la movilidad diaria y, en su lugar, se exige un enfoque integral que aborde las causas profundas de la delincuencia, basado en la fiscalización efectiva con tecnología de punta y el fortalecimiento del sistema de justicia.
3. **La Municipalidad de San Juan de Lurigancho valida** que el Proyecto de Ley (que restringe el viaje a una sola persona en motocicletas L1 y L3 en Lima y Callao) está "encaminado a un propósito actual existente por la inseguridad ciudadana" y alineado al objetivo de Prevención de Delitos Contra La Seguridad Pública. La Subgerencia de Movilidad Urbana y Transitabilidad (SMUT) concluye que el proyecto es un esfuerzo válido contra el alto índice de la criminalidad. No obstante, la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ) señala que ya existe un marco normativo vigente que regula el uso de motocicletas con un solo ocupante: el Decreto Supremo N° 083-2025-PCM, que prorrogó el Estado de Emergencia a partir del 16 de junio de 2025 en varios distritos (incluyendo San Juan de Lurigancho) y en toda la Provincia Constitucional del Callao. Dicho Decreto Supremo mantiene expresamente la restricción de que los vehículos L1 y L3 solo pueden circular con su conductor, sin llevar ningún acompañante. En resumen, la MDSJL apoya el espíritu de la ley por seguridad, pero advierte que su medida restrictiva ya se encuentra aplicada y vigente por una norma de mayor jerarquía (Decreto Supremo) mientras dure el Estado de Emergencia.

En ese sentido, esta Comisión concluye que, el Decreto Supremo tiene una vigencia limitada a la duración del Estado de Emergencia. Si el proyecto de ley se aprueba, la restricción podría mantenerse de forma permanente una vez que el Estado de Emergencia (y el Decreto Supremo) concluya, lo que podría ser el valor de la propuesta a largo plazo.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

4. **La opinión de la Municipalidad Distrital de Ate (MDA)** sobre el Proyecto de Ley N° 10836/2024-CR es de *alineación y respaldo a su objetivo, aunque con la condición de que sea razonable y focalizada. El consenso dentro de la Municipalidad de Ate es favorable a la Ley que restringe el viaje a una sola persona en motocicletas (categorías L1 y L3) en Lima y Callao. La Oficina de Planeamiento, Modernización e Inversiones (OPMI) concluye que el Proyecto de Ley se alinea directamente con los objetivos de seguridad ciudadana establecidos en el Plan de Desarrollo Local Concertado (PDLC), el Plan Estratégico Institucional (PEI) y el Plan Operativo Institucional (POI) de la Municipalidad. La Subgerencia de Seguridad Ciudadana y Serenazgo (SGSCS) opina que la propuesta es "constitucionalmente válida" y podría contribuir a la reducción de delitos y faltas que afectan la seguridad. La finalidad legítima de la ley es la prevención de delitos que utilizan motocicletas como medio de evasión. Condiciones Requeridas: El apoyo de la SGSCS está condicionado a que la implementación de la ley cumpla con los principios de razonabilidad y proporcionalidad. Es crucial que la ley tenga en cuenta el uso legítimo de las motocicletas por ciudadanos para transporte familiar o laboral y que su aplicación sea focalizada según la realidad de cada distrito. En resumen, Ate respalda el proyecto como una medida clave de seguridad, pero enfatiza la necesidad de que la ley sea justa, proporcional y sensible al uso cotidiano del vehículo.*

Proyecto de Ley N° 11636/2024-CR

1. **La Defensoría del Pueblo** ha emitido una opinión de **inviabilidad** sobre el Proyecto de Ley N° 11636/2024-CR, que busca limitar el uso obligatorio de chalecos retrorreflectivos con la matrícula del vehículo únicamente a zonas declaradas en emergencia. La institución argumenta que la medida subyacente (el uso de chalecos con placa) es ineficaz para reducir la criminalidad, pues es "poco probable que un delincuente que no respeta la norma penal, sí respete una norma de conducta administrativa". De hecho, la Defensoría advierte que la restricción es contraproducente, ya que podría exponer a motociclistas inocentes a ser víctimas del robo de sus chalecos por parte de criminales para cometer delitos de suplantación. Por ello, se recomienda al Congreso derogar completamente la exigencia de chalecos con placa (art. 5 del D.L. 1216) y, en su lugar, concentrar los esfuerzos en alternativas de mayor impacto como el fortalecimiento de la fiscalización con recursos y tecnología, incluyendo cámaras de videovigilancia con reconocimiento facial y de placas.
2. **La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)** señala que el Proyecto de Ley **no está dentro de su ámbito de competencia** porque su función

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

se limita a regular y fiscalizar el transporte terrestre de personas en Lima y Callao. Las regulaciones sobre: El uso de elementos de seguridad vial (como chalecos retrorreflectivos). Medidas para fortalecer la seguridad ciudadana. (...) son competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Ministerio del Interior (MININTER), respectivamente. En resumen, la ATU no emite juicio de valor sobre la propuesta de Ley N° 11636/2024-CR, sino que se declara formalmente no competente para opinar sobre esta materia.

4.7. Análisis costo – beneficio

El texto sustitutorio propuesto no genera gasto o costo público al erario nacional, toda vez que, busca regular el uso de motocicletas lineales prohibiendo el traslado de acompañantes en el contexto de **estado de emergencia**, pues permite reforzar el control del orden interno y la seguridad ciudadana. Cabe señalar que al limitar el número de ocupantes en motocicletas, se reduce el riesgo de delitos cometidos en movimiento, protegiendo derechos fundamentales como la vida, la integridad física y la tranquilidad pública.

V. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas, la Comisión de Transporte y Comunicaciones del Congreso de la República, de conformidad con el inciso b) del artículo 70 del reglamento del Congreso de la República, recomienda **APROBAR** los proyectos de ley 9094/2024-CR, 9279/2024-GL, 9320/2024-CR, 957/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR y 11636/2024-CR que proponen la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, con el fin de regular el uso de motocicletas en los distritos y en las provincias declarados en estado de emergencia, con el **TEXTO SUSTITUTORIO** siguiente:

LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

Artículo único: Incorporación del Capítulo V y los artículos 14, y 15 al Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Se incorpora el Capítulo V y los artículos 14 y 15 al Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, con la siguiente redacción:

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

CAPITULO V

Medidas excepcionales para el uso de motocicletas

Artículo 14.- Medida excepcional que restringe el uso de motocicletas

En los distritos y en las provincias declarados en estado de emergencia queda prohibido que dos varones adultos o adolescentes circulen juntos en motocicletas de las categorías L1 y L3, se exceptúan de la limitación cuando se trate del traslado o movilización de:

- a) Personal de las Fuerzas Armadas;
- b) Personal de la Policía Nacional del Perú;
- c) Personal del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú;
- d) Personal del serenazgo municipal;
- e) Personal de empresas de seguridad privada;
- f) Personal de medios de comunicación;
- g) Cónyuge o conviviente en unión de hecho;
- h) Hijos o hermanos;
- i) Personas con discapacidad;
- j) Adultos mayores;
- k) Mujeres;
- l) Niños;
- m) Personal que realice actividades de reparto, mensajería o servicios técnicos debidamente identificados que acrediten la actividad laboral al momento de la intervención.
- n) Los vehículos de las categorías L1 y L3 utilizados como medio de transporte urbano en los departamentos de Loreto, San Martín, Amazonas y Ucayali.

En caso de intervención policial, las personas que circulen bajo las excepciones contempladas en los literales (g), (h), (i), (j), (l) y (n) deberán acreditar su condición o vínculo al momento de la intervención, presentando cualquiera de los siguientes documentos:

1. Vínculo familiar, literales (g) y (h): Documento Nacional de Identidad - DNI que acredite la identidad y, de ser el caso, el parentesco o la dirección del domicilio compartido.
2. Discapacidad, literal (i): El carné de discapacidad expedida por el Consejo Nacional de Discapacidad – CONADIS.
3. Adulto mayor o menor de edad, literales (j) y (l): Documento Nacional de Identidad – DNI.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA

4. Actividad laboral, literal (n): Identificación de la empresa de reparto. Chaleco, indumentaria o caja que acredite la actividad laboral.

Artículo 15.- Sanción

El incumplimiento de la restricción establecida en el artículo 14 de la presente ley constituye una infracción muy grave, sancionada de manera progresiva conforme al siguiente detalle:

- 1.- Primera infracción: multa económica conforme al cuadro de sanciones del Reglamento Nacional de Tránsito.
- 2.- Segunda infracción (reincidencia): retención de la licencia de conducir por un período de hasta dos (2) años.
- 3.- Tercera infracción: inhabilitación para obtener licencia de conducir por un período de cinco (5) años.

La Policía Nacional del Perú es la entidad competente para verificar el incumplimiento, imponer las sanciones correspondientes y remitir la información a la autoridad administrativa de transporte para su ejecución, conforme al procedimiento establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Vigencia de las restricciones en el uso de motocicletas

Las medidas excepcionales reguladas en el Capítulo V del Decreto Legislativo 1216, incorporado por la presente ley, serán aplicables desde la fecha que disponga el Decreto Supremo que declara el Estado de Emergencia, conforme a lo establecido por el Poder Ejecutivo.

SEGUNDA. Adecuación del Reglamento

El Poder Ejecutivo adecúa el Reglamento del Decreto Legislativo 1216, Decreto legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, a las modificaciones dispuestas en la presenta norma, en un plazo no mayor de treinta días calendario.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 9094/2024-CR, 09279/2024-GL, 9320/2024-CR, 09578/2024-GL, 10774/2024-CR, 10836/2024-CR Y 11636/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, CON EL FIN DE REGULAR EL USO DE MOTOCICLETAS EN LOS DISTRITOS Y EN LAS PROVINCIAS DECLARADOS EN ESTADO DE EMERGENCIA



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/11/2025 16:59:02-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2025 10:01:34-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2025 10:02:02-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2025 10:11:26-0500



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2025 10:41:28-0500



Firmado digitalmente por:
CORTEZ AGUIRRE Isabel FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 06/11/2025 11:00:18-0500



Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2025 11:16:54-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2025 11:32:43-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2025 12:15:08-0500



Firmado digitalmente por:
OBANDO MORGAN Auristela Ana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2025 11:59:32-0500



Firmado digitalmente por:
QUISPE MAMANI Wilson Rusbel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2025 12:41:20-0500



Firmado digitalmente por:
TORRES SALINAS Rosio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2025 14:29:29-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2025 15:59:18-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2025 16:48:23-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery Eiana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/11/2025 09:29:30-0500



Firmado digitalmente por:
TAIPE CORONADO Maria Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/11/2025 09:49:40-0500



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/11/2025 11:34:55-0500