



DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES**  
**PERIODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026**  
**Segunda Legislatura Ordinaria**

**Señor presidente:**

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

- Proyecto de Ley 10257/2025-CR, presentado por el Grupo Parlamentario **Alianza para el Progreso** a iniciativa del señor congresista **Alejandro Soto Reyes**, por el que se propone la **"Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte"**.
- Proyecto de Ley 12641/2025-CR, presentado por el Grupo Parlamentario **Podemos Peru** a iniciativa de la señora congresista **Yorel Kira, Alcarraz Aguero**, por el que se propone la **"Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, a fin de eliminar la obligatoriedad del uso de distintivos con número de placa en chalecos y cascos de seguridad para conductores y pasajeros de motocicletas"**.

Ambas iniciativas proponen la modificación del Decreto Legislativo 1216 Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

El presente dictamen fue aprobado por mayoría, en la vigésimo sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en Lima, el 8 de junio de 2026.

Votaron a favor los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Karol Ivett Paredes Fonseca, Segundo Héctor Acuña Peralta, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Patricia Rosa Chirinos Venegas, Jorge Luis Flores Ancachi, Mery Eliana Infantes Castañeda, Auristela Ana Obando Morgan, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Luis Raúl Picón Quedo, Hilda Marleny Portero López, Wilson Quispe Mamani, María Elizabeth Taipe Coronado, Rosío Torres Salinas, Héctor Valer Pinto, Oscar Zea Choquechambi y Cruz María Zeta Chunga.

Votó por la abstención la señora congresista Jeny Luz López Morales.

Presentaron licencia los señores congresistas Roberto Sánchez Palomino y Norma Martina Yarrow Lumbreras.

## **I. SITUACIÓN PROCESAL**

### **1.1. Antecedentes procesales**

- **Proyecto de Ley 10257/2025-CR**, fue presentado en el área de Trámite Documentario el 18 de febrero del 2025 y fue decretado a la Comisión de Transporte y Comunicaciones para su estudio y dictamen el 18 de febrero de 2025.



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

- **Proyecto de Ley 12641/2025-CR**, fue presentada al Área de Trámite Documentario el 01 de octubre de 2025. El 3 de octubre de 2025, fue decretado a la Comisión de Transporte y Comunicaciones, para su estudio y dictamen.

Se ha dispuesto la acumulación de los Proyectos de Ley 10257/2025-CR y 12641/2025-CR debido a que ambos objetos de las iniciativas guardan relación directa, buscando la modificación del Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, lo cual requiere un tratamiento unitario.

**Admisibilidad de los Proyectos de Ley 10257/2025-CR y 12641/2025-CR.**

La iniciativa legislativa en estudio cumple con los requisitos generales y específicos establecidos en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República y su modificatoria aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso N° 205-2005-CR<sup>1</sup>, relativos a la admisibilidad de los proyectos de ley, motivo por el cual se procedió a solicitar las opiniones correspondientes y a realizar el estudio técnico-normativo respectivo.

La materia que se pretende regular los proyectos de ley señalados en los numerales precedentes, debido a que sus contenidos normativos son similares en términos de declaraciones de interés nacional y necesidad pública, de acuerdo con la normativa vigente, los proyectos materia de análisis se encuentran comprendidos en el derecho de iniciativa en la formación de leyes que confiere el artículo 107 de la constitución política del Perú.

## **1.2. Antecedentes parlamentarios**

La materia objeto de la presente propuesta legislativa, referida a la identificación de motociclistas como mecanismo orientado al fortalecimiento de la seguridad ciudadana, cuenta con diversos antecedentes normativos abordados en el actual período parlamentario, los cuales coinciden en la finalidad de regular medidas de identificación y control aplicables a los conductores de vehículos menores motorizados frente a la problemática de la inseguridad ciudadana., los siguientes.

1. **Proyectos de Ley de periodos anteriores:** Diversas iniciativas en el actual periodo parlamentario han intentado derogar estas restricciones por considerarlas estigmatizantes e ineficaces frente a la delincuencia, argumentando que los criminales suelen usar chalecos con números de placa falsos o robados, afectando al ciudadano honesto.
2. **Proyectos de Ley 11636/2024-CR y 11665/2024-CR**, presentados por la congresista Paredes Fonseca, Karol Ivett "Ley que limita el uso obligatorio de chalecos retrorreflectivos con matrícula del vehículo para conductores y acompañantes de motocicletas", y por la congresista Trigozo Reategui, Cheryl, "Ley que modifica el Decreto Legislativo N° 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte", respectivamente. Dichas iniciativas proponen **mantener la obligación** de consignar el número de placa de rodaje en el chaleco, aunque con un alcance más limitado que la normativa vigente.
3. **Proyecto de Ley 11908/2024-CR**, presentado por por la congresista Trigozo Reategui, Cheryl "Ley que modifica el Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte", antecedente directo que, de forma

<sup>1</sup> <https://www.congreso.gob.pe/Docs/constitucion/reglamento/index.html#p=1>  
Edificio Victor Raúl Haya de la Torre 3er piso, oficina 305



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

similar al proyecto dictaminado, propone la **eliminación de la obligatoriedad** del uso de distintivos con número de placa en la indumentaria.

4. **La Ley N° 32184 (2024)** publicada el 11 de diciembre de 2024, constituye un antecedente normativo fundamental en materia de identificación de vehículos menores motorizados, al establecer medidas orientadas a fortalecer su identificación visual y electrónica mediante la incorporación de tecnologías como la calcomanía holográfica y el sistema RFID (identificación por radiofrecuencia). En tal sentido, dicha norma configura un marco regulatorio habilitante que sustenta la viabilidad técnica de propuestas legislativas orientadas a migrar progresivamente de mecanismos de identificación visual personal hacia sistemas de identificación electrónica vehicular más eficientes, trazables y compatibles con los fines de seguridad ciudadana.
5. **Decreto Legislativo 1216 (2015)**, norma matriz que el presente proyecto busca modificar, la cual fue promulgada originalmente para fortalecer la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, estableciendo en su reglamento la obligatoriedad de los cascos y chalecos con placa que hoy se cuestiona.
6. **Decreto Supremo 022-2019-IN**, Reglamento que operativizó la obligatoriedad de llevar el número de placa de rodaje en la indumentaria de conductores y acompañantes de motocicletas, medida que ha sido objeto de constantes críticas y pedidos de derogación por parte de gremios de motociclistas.

Tanto los gremios del sector como las autoridades municipales coinciden en que la tendencia legislativa actual debe migrar de sistemas de identificación analógicos hacia herramientas tecnológicas de precisión, en línea con el marco ya establecido por la Ley 32184.

## II. CONTENIDO DE LAS PROPOSICIONES LEGISLATIVAS

- 2.1. **El Proyecto de Ley 10257/2025-CR**, consta de un artículo únicos y tiene como objetivo modificar el artículo 5 del Decreto Legislativo 1216 Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de Tránsito y transporte.

**Artículo Único. Modificación del artículo 5 del Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.**

Se modifica el artículo 5 del Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, con el siguiente texto:

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

- 5.1 Los conductores y pasajeros de motocicletas utilizan cascos de seguridad conforme a las especificaciones técnicas previamente establecidas, así como chalecos distintivos que lleven impreso el número de placa del vehículo. **Los visores de los cascos de seguridad deben ser totalmente transparentes.** 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.



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

**5.2** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece las especificaciones técnicas para el uso de los cascos de seguridad, el chaleco, así como las restricciones o limitaciones.

**5.3** El uso de la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo, así como el uso de los cascos de seguridad y los chalecos distintivos, serán exigibles vencidos los plazos de 60 días y 90 días hábiles, respectivamente, contados a partir de la publicación del reglamento del presente decreto legislativo."

**2.2. El Proyecto de Ley 12641/2025-CR**, consta de un artículo únicos y una disposición complementaria final, tiene por objeto modificar los numerales 5.1, 5.2, 5.3 e incorporación del 5.4 del artículo 5 del decreto legislativo 1216.

**Artículo Único. Modificación de los numerales 5.1, 5.2, 5.3 e incorporación del 5.4 del artículo 5 del Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.**

Se modifican los numerales 5.1, 5.2, 5.3 e incorporación del 5.4 del artículo 5 del Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, en los siguientes términos:

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

**5.1.** Los conductores y pasajeros de motocicletas están obligados al uso de cascos de seguridad homologados, conforme a las especificaciones técnicas establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Asimismo, deberán portar chalecos con elementos reflejantes de alta visibilidad, promoviendo su uso como medida de prevención de accidentes y para mejorar la visibilidad nocturna.

**5.2.** Se establece de manera obligatoria el uso de un sistema electrónico de identificación del vehículo, que deberá incluir:

- a) La instalación de una calcomanía holográfica de seguridad en la parte frontal del vehículo, que contenga un código QR vinculado al Registro de Propiedad Vehicular.
- b) La incorporación progresiva de etiquetas electrónicas (RFID) u otros dispositivos de identificación vehicular de lectura remota, conforme al cronograma y las especificaciones que establezca el reglamento.

**5.3.** El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio del Interior, establecerá las especificaciones técnicas, plazos y condiciones para la implementación progresiva de los sistemas electrónicos de identificación, así como las medidas complementarias de control y fiscalización a través de sistemas inteligentes de videovigilancia y control vehicular.

**5.4.** La exigibilidad del uso de los nuevos sistemas de identificación será efectiva conforme al siguiente cronograma:

- a) La calcomanía holográfica de seguridad será exigible a los 60 días hábiles desde la publicación del reglamento.
- b) El sistema de identificación electrónica remota (RFID u otros) será exigible a los 180 días hábiles, de manera progresiva, según el tipo de vehículo y región.



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

## **DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL**

### **Primera. Declaración del Día Nacional del Motociclista**

Declararse el primer domingo del mes de diciembre de cada año como el Día Nacional del Motociclista del Perú, con el objetivo de reconocer y visibilizar el aporte de los motociclistas en la movilidad urbana y rural del país, así como de promover actividades conmemorativas, educativas y culturales orientadas a este sector.

## **III.- MARCO NORMATIVO**

### **3.1.- Marco nacional**

- Constitución Política del Perú de 1993: Específicamente, del artículo 2, numeral 11 sobre (derecho a la libertad de tránsito), artículo 102, numeral 1 sobre (atribución del Congreso para dar leyes), artículo 107 (derecho de iniciativa legislativa), artículo 194 (autonomía municipal) y artículo 198 (competencia de la Municipalidad Metropolitana de Lima).
- Reglamento del Congreso de la Republica.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley 27972, Ley orgánica de municipalidades: artículo II del Título Preliminar (sobre la autonomía de los gobiernos locales).
- Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales.
- Ley 32184, Ley que fortalece la identificación visual y electrónica de vehículos menores (RFID).
- Decreto Legislativo 1216, Fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte y su Reglamento (D.S. 022-2019-IN).
- Ordenanza 2537 y modificatoria ordenanza 2605, reglamento de organización y funciones de la municipalidad metropolitana de lima: artículos 2, 28, 29 y 75 (competencias para la emisión de opiniones técnicas y legales).
- Convención Americana de Derechos Humanos: Artículo 22 sobre libertad de circulación.

### **3.2.- Legislación comparada**

**Colombia:** La Ley 2251 de 2022, conocida como "Ley Julián Esteban", es la norma de seguridad vial que establece el enfoque de "sistema seguro" para reducir la siniestralidad. Por lo que implementó medidas similares (placa en chalecos) que cayeron en desuso por su ineffectividad, ya que los delincuentes utilizaban números falsos o robados, afectando al ciudadano honesto. En resumen, la medida fue considerada una "falsa solución" que no atacó el fondo del problema de la delincuencia y terminó perjudicando a los conductores legales.

**Chile:** Ley de Tránsito (Ley 18.290): exige uso de cascos homologados y elementos reflectantes, pero no distintivos con número de placa en prendas.

**Argentina:** la normativa de tránsito (Ley Nacional de Tránsito 24.449) y sus actualizaciones exigen estrictamente el uso de cascos homologados y elementos reflectantes para motociclistas, con controles reforzados y multas elevadas para 2026.

## **IV. Análisis de los Proyectos de Ley**



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

## **1. Análisis técnico**

### **1. Estado actual de la situación fáctica y jurídica**

#### **A. Situación fáctica actual**

En la realidad nacional, el uso de motocicletas lineales se ha incrementado de manera significativa tanto para fines de transporte personal y actividades económicas como el servicio de entrega a domicilio (delivery) como, lamentablemente, para la comisión de delitos de alta incidencia, entre ellos robos al paso, marcaje y sicariato. En dicho contexto, la normativa vigente dispuso la obligatoriedad del uso de chalecos y cascos con el número de placa visible como mecanismo de identificación inmediata durante los operativos policiales y acciones de fiscalización. Sin embargo, la experiencia práctica y los informes técnicos emitidos por las entidades consultadas evidencian que este sistema de identificación visual presenta serias limitaciones operativas y sociales. En primer lugar, los distintivos físicos pueden ser fácilmente falsificados, clonados o adulterados mediante el uso de chalecos y adhesivos apócrifos, circunstancia que reduce considerablemente su eficacia frente a organizaciones criminales que utilizan vehículos robados o placas adulteradas.

Por consiguiente, se ha identificado que gran parte de los conductores y acompañantes utilizan cascos con visores oscuros, polarizados, espejados o empavonados, lo que dificulta o imposibilita la identificación facial por parte de efectivos policiales, testigos y sistemas de videovigilancia pública o privada. Esta situación limita la capacidad de respuesta de las autoridades y afecta la eficacia de las investigaciones posteriores a la comisión de hechos delictivos.

Sin embargo, diversos sectores institucionales y asociaciones de motociclistas han advertido que la obligación de portar placas visibles en la indumentaria genera efectos de estigmatización y discriminación hacia los usuarios formales de motocicletas, especialmente trabajadores de reparto y ciudadanos que utilizan este medio de transporte de manera legítima. Adicionalmente, la medida traslada costos recurrentes a los usuarios debido a la necesidad de personalizar, reemplazar o renovar chalecos y cascos cada vez que cambia la placa o se deteriora el implemento.

#### **B. Situación jurídica actual**

El marco normativo vigente se encuentra regulado principalmente por el artículo 5 del Decreto Legislativo 1216 y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo 022-2019-IN, disposiciones que establecen la obligación de que conductores y acompañantes de motocicletas utilicen cascos de seguridad y chalecos distintivos con el número de matrícula impreso, además de una calcomanía holográfica de identificación. No obstante, el régimen actual presenta vacíos y limitaciones técnicas relevantes. En particular, la normativa no establece de manera expresa la obligatoriedad del uso de visores totalmente transparentes,



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

permitiendo el empleo de visores oscuros que dificultan la identificación facial y reducen la eficacia de los sistemas de control y videovigilancia.

En contraste, el modelo normativo vigente mantiene un esquema de fiscalización predominantemente analógico y visual, basado en la verificación manual de distintivos físicos, sin incorporar mecanismos tecnológicos modernos de identificación vehicular remota que permitan una fiscalización más eficiente, automatizada y menos invasiva.

En relación con las opiniones institucionales recabadas, se advierte consenso parcial respecto de la necesidad de modernizar el sistema de control. El Gobierno Regional del Callao respalda la exigencia de visores transparentes como medida de apoyo a la lucha contra el sicariato; mientras que entidades como la Asociación Automotriz del Perú (AAP), la Municipalidad Metropolitana de Lima y diversas organizaciones de usuarios consideran necesaria la eliminación de la obligación de portar placas visibles en la indumentaria y su sustitución por mecanismos electrónicos de identificación. Por su parte, la Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE) ha señalado que las medidas basadas únicamente en visibilidad facial resultan insuficientes si no se acompañan de soluciones estructurales y tecnológicas integrales.

## **2. Análisis concreto del nuevo estado que generarían las proposiciones legislativas**

La propuesta legislativa plantea una reestructuración del sistema de control y fiscalización de motocicletas, sustituyendo progresivamente el actual modelo de identificación física y visual por un esquema mixto sustentado en mecanismos de identificación electrónica y medidas de seguridad orientadas a la identificación facial efectiva.

### **A. Nuevo estado jurídico**

En primer término, la propuesta elimina expresamente la obligación de portar chalecos y cascos con el número de placa visible, redefiniendo la finalidad de los chalecos únicamente como implementos de seguridad vial de carácter reflectante, desvinculados de funciones de identificación vehicular. De manera complementaria, se incorpora la exigencia de que los visores de los cascos sean totalmente transparentes, eliminando cualquier margen de discrecionalidad respecto del uso de visores oscuros, polarizados o espejados. Con ello, el incumplimiento de dicha obligación constituirá una infracción susceptible de control inmediato por parte de la Policía Nacional del Perú y de las autoridades competentes.

Sin embargo, la propuesta introduce un sistema de identificación vehicular electrónica basado en el uso de calcomanías holográficas con códigos QR vinculados al Registro de Propiedad Vehicular y la implementación progresiva de etiquetas RFID (identificación por radiofrecuencia). Dichos mecanismos permitirán trasladar la identificación desde la indumentaria de la persona hacia el propio vehículo, fortaleciendo la trazabilidad y autenticidad de la información registral.



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

Igualmente, se establece un régimen transitorio de implementación progresiva, contemplándose plazos específicos para la exigibilidad de los nuevos mecanismos tecnológicos, tales como sesenta (60) días hábiles para la implementación del código QR y ciento ochenta (180) días hábiles para la incorporación de tecnología RFID, contados desde la adecuación reglamentaria correspondiente. Ello otorga predictibilidad normativa y viabilidad operativa a la reforma.

## **B. Nuevo estado fáctico y operativo**

Desde una perspectiva operativa, la reforma generaría una modernización sustancial de los mecanismos de fiscalización y control de vehículos menores mediante la incorporación de herramientas tecnológicas compatibles con modelos de ciudades inteligentes (smart cities) y sistemas de videovigilancia automatizada.

La obligatoriedad de visores totalmente transparentes permitiría optimizar la capacidad de identificación facial a través de cámaras de seguridad, sistemas de reconocimiento y operativos policiales, facilitando las labores de prevención, investigación criminal y captura en flagrancia.

Por otro lado, la implementación de códigos QR y etiquetas RFID posibilitaría una fiscalización remota, masiva y automatizada, reduciendo la dependencia de controles manuales y minimizando riesgos de error humano, adulteración documental y actos de corrupción. A través de lectores remotos y sistemas inteligentes de monitoreo, las autoridades podrían verificar en tiempo real la autenticidad del vehículo, la vigencia del SOAT, requisitorias, órdenes de captura o posibles casos de clonación vehicular. Por lo que, del mismo modo, la eliminación de la placa visible en chalecos y cascos contribuiría a reducir los riesgos de reglaje, extorsión y exposición indebida de datos vinculados a motociclistas formales, fortaleciendo la protección de la privacidad y reduciendo la percepción de estigmatización hacia este grupo de usuarios.

Finalmente, la reforma generaría un impacto económico favorable para los ciudadanos, al eliminar los costos asociados a la personalización y renovación permanente de indumentaria con placas impresas, estimándose un ahorro aproximado entre S/ 80 y S/ 150 por cada cambio de implemento o vehículo.

En consecuencia, el nuevo estado jurídico y operativo propuesto sustituye un sistema de identificación visual de eficacia limitada por un modelo tecnológico de control electrónico y reconocimiento facial más eficiente, proporcional y compatible con estándares modernos de seguridad ciudadana y fiscalización inteligente.



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

## **2. Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad**

### **1. Análisis de necesidad**

Las propuestas legislativas resultan necesarias debido a la insuficiencia e ineficacia del actual sistema de identificación y fiscalización aplicable a los conductores y acompañantes de motocicletas lineales, regulado por el Decreto Legislativo 1216 y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo 022-2019-IN.

En el plano fáctico, el incremento sostenido de delitos cometidos mediante el uso de motocicletas particularmente robos al paso, marcaje y sicariato ha evidenciado las limitaciones del modelo vigente basado en la utilización obligatoria de chalecos y cascos con el número de placa visible. Los informes técnicos emitidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) y otras entidades consultadas coinciden en señalar que dicha medida puede ser fácilmente burlada mediante el uso de distintivos falsificados, chalecos clonados o motocicletas robadas, reduciendo significativamente su utilidad preventiva y de identificación. Por lo tanto, la normativa actual presenta un vacío regulatorio respecto al uso de visores oscuros, polarizados, espejados o empavonados en cascos de motociclistas, situación que dificulta la identificación facial por parte de la Policía Nacional del Perú, los sistemas de videovigilancia y los testigos de hechos delictivos. Esta circunstancia genera un escenario de impunidad operativa que limita las acciones de prevención e investigación criminal.

De igual forma, se ha identificado que la obligación de portar placas visibles en la indumentaria genera efectos adversos sobre los motociclistas formales, particularmente trabajadores de reparto y ciudadanos que utilizan este medio de transporte de manera legítima. La exposición pública de la placa facilita actos de reglaje, extorsión, suplantación y clonación vehicular, además de generar percepciones de estigmatización y criminalización generalizada hacia este sector.

En ese contexto, la necesidad de la propuesta radica en sustituir un esquema de control predominantemente analógico, físico y textil por un sistema moderno de identificación electrónica vehicular y control visual efectivo, que permita compatibilizar la seguridad ciudadana con los principios de proporcionalidad, razonabilidad y respeto de derechos fundamentales.

### **2. Análisis de viabilidad**

La propuesta legislativa resulta viable desde el punto de vista jurídico, técnico, económico y operativo.

#### **A. Viabilidad jurídica**

La iniciativa guarda conformidad con la Constitución Política del Perú y con los estándares internacionales vinculados a la protección de la seguridad ciudadana y el orden público. La regulación propuesta no restringe de manera desproporcionada el derecho al libre tránsito ni vulnera el contenido esencial del derecho a la privacidad, puesto que las medidas



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

incorporadas persiguen una finalidad constitucionalmente legítima orientada a fortalecer las capacidades de identificación y fiscalización frente a modalidades delictivas de alta incidencia.

En ese sentido, la exigencia de visores totalmente transparentes constituye una medida razonable y proporcional para facilitar la identificación visual inmediata de conductores y acompañantes, mientras que la implementación de mecanismos de identificación electrónica vehicular traslada el control desde la persona hacia el vehículo, reduciendo la exposición innecesaria de datos personales.

Asimismo, la propuesta se articula adecuadamente con el marco normativo vigente, particularmente con la Ley 32184, que fortalece la identificación vehicular mediante tecnologías electrónicas y dispositivos RFID, permitiendo la integración progresiva de sistemas inteligentes de control y fiscalización.

## **B. Viabilidad técnica y operativa**

Desde una perspectiva técnica, la propuesta resulta compatible con las actuales políticas de modernización tecnológica impulsadas por el Estado y con los modelos de ciudades inteligentes (*smart cities*), orientados a la fiscalización automatizada y al uso de herramientas de videovigilancia inteligente.

Las entidades consultadas, entre ellas el MTC, la ATU, la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Asociación Automotriz del Perú (AAP), han señalado que los sistemas basados en códigos QR, calcomanías holográficas y dispositivos RFID constituyen herramientas técnicamente viables para la identificación remota y segura de vehículos menores.

La implementación progresiva de estos mecanismos permitirá optimizar las labores de control policial y municipal mediante sistemas de lectura inalámbrica, interoperabilidad registral y fiscalización automatizada, reduciendo la dependencia de intervenciones manuales y minimizando riesgos de error humano, corrupción o adulteración documental.

Por consiguiente, la obligatoriedad de visores transparentes fortalecerá la utilidad operativa de las cámaras de videovigilancia y los sistemas de reconocimiento facial utilizados por las autoridades de seguridad ciudadana.

## **C. Viabilidad económica**

Las propuestas legislativas no generan gastos directos significativos para el tesoro público, en la medida en que la implementación tecnológica podrá integrarse progresivamente a la infraestructura de videovigilancia y control ya desarrollada por el Ministerio del Interior, gobiernos regionales y municipalidades.

Por el contrario, la eliminación de la obligación de portar chalecos y cascos con placas impresas representa un alivio económico para los ciudadanos, quienes dejarán de asumir



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

costos recurrentes vinculados a la personalización, reposición o modificación de indumentaria. Según las estimaciones recogidas en los informes técnicos, ello podría representar un ahorro aproximado de entre S/ 80 y S/ 150 por cada renovación de equipo o cambio vehicular.

Del mismo modo, el establecimiento de un régimen progresivo de implementación con plazos diferenciados para los sistemas QR y RFID reduce el riesgo de generar barreras económicas de cumplimiento inmediato que pudieran afectar la aplicabilidad de la norma.

### **3. Análisis de oportunidad**

Las propuestas legislativas resultan altamente oportuna en el actual contexto de inseguridad ciudadana y expansión de modalidades delictivas vinculadas al uso de motocicletas en las principales ciudades del país.

La permanencia de un sistema de control basado exclusivamente en distintivos físicos y visuales ha demostrado ser insuficiente para enfrentar nuevas dinámicas criminales caracterizadas por la utilización de vehículos robados, placas adulteradas y mecanismos de ocultamiento facial. En consecuencia, la modernización de los mecanismos de identificación y fiscalización constituye una necesidad inmediata para fortalecer la capacidad operativa de la Policía Nacional del Perú y de las autoridades competentes. Asimismo, existe una tendencia regional e internacional orientada al abandono de sistemas basados en placas impresas sobre la indumentaria, debido a su escasa eficacia y elevado nivel de rechazo social, migrando hacia modelos sustentados en identificación electrónica, videovigilancia y fiscalización inteligente.

En el ámbito nacional, la acumulación de los Proyectos de Ley 10257/2024-CR y 12641/2025-CR permite construir una respuesta normativa integral y complementaria, articulando dos medidas convergentes:

- La exigencia de visores transparentes como mecanismo de identificación visual inmediata.
- La eliminación de chalecos con placa y la incorporación progresiva de sistemas electrónicos de identificación vehicular mediante códigos QR y tecnología RFID.

La aprobación conjunta de ambas medidas permitirá consolidar un marco regulatorio coherente, moderno y sostenible, evitando contradicciones normativas y fortaleciendo la legitimidad social de la reforma.

### **3. Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia**

#### **1. Análisis del marco normativo**

El análisis integral del marco normativo vigente evidencia que el actual sistema de identificación aplicable a motociclistas presenta limitaciones técnicas, vacíos regulatorios y deficiencias operativas que afectan la eficacia de las políticas de seguridad ciudadana y tránsito terrestre.



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

En particular, el artículo 5 del Decreto Legislativo 1216 y su reglamento establecen obligaciones relacionadas con el uso de chalecos y cascos con número de placa visible; sin embargo, el marco actual no regula de manera expresa la utilización de visores transparentes, permitiendo el uso de elementos que dificultan la identificación facial y reducen significativamente la eficacia de los sistemas de videovigilancia y control policial. Por lo que, del mismo modo, la experiencia institucional y comparada demuestra que la utilización de distintivos físicos impresos en la indumentaria constituye un mecanismo fácilmente falsificable, de escasa capacidad preventiva y generador de conflictos sociales derivados de la percepción de criminalización hacia los motociclistas formales.

En consecuencia, la vigencia de la norma propuesta generará una modificación sustancial del modelo actual de control vehicular y seguridad ciudadana, sustituyendo mecanismos análogos de identificación visual por herramientas tecnológicas de fiscalización remota y reconocimiento facial.

#### **A. Modificación de normas vigentes**

El principal efecto jurídico de la propuesta consiste en la modificación del artículo 5 del Decreto Legislativo 1216, incorporando nuevos estándares de identificación y seguridad aplicables a motocicletas lineales.

Entre las principales modificaciones se encuentran:

- La incorporación expresa de la obligación de utilizar visores totalmente transparentes en cascos de seguridad, prohibiendo el uso de visores oscuros, polarizados, espejados o empavonados que dificulten la identificación facial.
- La eliminación del sistema de identificación basado en placas impresas en chalecos y cascos.
- La redefinición del uso de chalecos como implementos reflectantes destinados exclusivamente a fines de seguridad vial y visibilidad.
- La implementación progresiva de mecanismos electrónicos de identificación vehicular mediante códigos QR, calcomanías holográficas y dispositivos RFID.

Asimismo, se establece un mandato legal dirigido al Poder Ejecutivo, particularmente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al Ministerio del Interior, para adecuar el Reglamento del Decreto Legislativo 1216 dentro del plazo previsto en la norma.

#### **B. Creación de nuevas disposiciones**

La propuesta incorpora nuevas disposiciones orientadas a modernizar el sistema de fiscalización vehicular y fortalecer la seguridad ciudadana.

Entre ellas destacan:



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

- La creación de un sistema de identificación electrónica vehicular sustentado en códigos QR y tecnología RFID, compatible con sistemas de videovigilancia y control inteligente.
- El establecimiento de un régimen transitorio de implementación progresiva, fijándose plazos de:
  - ciento veinte (120) días calendario para la adecuación reglamentaria;
  - sesenta (60) días hábiles para la exigibilidad de la calcomanía con código QR; y
  - ciento ochenta (180) días hábiles para la implementación progresiva del sistema RFID.
- La institucionalización del "Día Nacional del Motociclista", a celebrarse el primer domingo de diciembre de cada año, con la finalidad de promover campañas de educación vial, cultura preventiva y uso responsable de implementos de seguridad.

Estas disposiciones buscan garantizar una transición ordenada hacia un modelo de fiscalización tecnológica, evitando vacíos normativos o dificultades operativas en su implementación.

### **C. Derogación de disposiciones vigentes**

La vigencia de la norma producirá la derogación expresa de todas aquellas disposiciones legales y reglamentarias que obliguen a portar o exhibir físicamente el número de placa en chalecos, cascos o prendas utilizadas por conductores y acompañantes de motocicletas.

En consecuencia, quedarán sin efecto las disposiciones contenidas en el Decreto Supremo 022-2019-IN y demás normas complementarias que sustentaban el sistema de identificación textil vigente.

Jurídicamente, ello implica la extinción de la base normativa que permitía sancionar a los usuarios por no portar placas visibles en la indumentaria, eliminando una obligación considerada desproporcionada, ineficaz y generadora de riesgos para la seguridad y privacidad de los motociclistas formales.

## **2. Efectos de la vigencia de la norma**

La entrada en vigor de la norma generará un nuevo escenario jurídico y operativo basado en mecanismos tecnológicos de identificación vehicular y control inteligente, produciendo los siguientes efectos:

### **A. En materia de seguridad ciudadana**

La implementación de sistemas QR y RFID permitirá fortalecer la capacidad de identificación vehicular remota, facilitando la detección de vehículos clonados, robados o requisitorizados, así como la interoperabilidad con sistemas de videovigilancia y control policial.



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

La obligatoriedad de visores transparentes incrementará la eficacia de la identificación facial y reducirá los niveles de impunidad asociados a delitos cometidos en motocicletas.

### **B. En materia de seguridad vial**

La propuesta mantiene la obligatoriedad del uso de cascos homologados y chalecos reflectantes de alta visibilidad, reforzando las condiciones de protección y prevención de accidentes de tránsito.

### **C. En materia de derechos fundamentales**

La eliminación de placas visibles en la indumentaria fortalece la protección de datos personales y reduce riesgos de estigmatización, reglaje y exposición indebida de información vinculada a motociclistas formales. En contraste, la medida resulta compatible con el principio de proporcionalidad y con los estándares convencionales aplicables a restricciones razonables del derecho al libre tránsito.

### **D. En materia institucional y administrativa**

La norma obligará al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al Ministerio del Interior y a las entidades competentes a adecuar progresivamente sus reglamentos, protocolos de fiscalización y sistemas tecnológicos para implementar el nuevo modelo de control vehicular electrónico.

## **4. Análisis de las opiniones e información recibida.**

La Comisión de Transportes y Comunicaciones solicitó opiniones técnicas a diversas entidades públicas, organismos especializados y gremios vinculados a las materias de transporte, seguridad ciudadana y fiscalización vehicular, con la finalidad de evaluar la viabilidad jurídica, técnica y operativa de los Proyectos de Ley 10257/2024-CR y 12641/2025-CR.

### **4.1. Opiniones solicitadas**

#### **Proyecto de Ley 10257/2025-CR**

La Comisión de transporte y comunicaciones, a través de la presidencia, realizó los pedidos de opinión de las siguientes instituciones:

- Municipalidad Metropolitana de Lima
- Gobierno Regional del Callao
- Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE
- ONG Luz Ámbar
- Federación Nacional de mototaxis del Perú
- Fundación Transitemos
- Ministerio del interior
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC.



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías –SUTRAN

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/10257>

**Proyecto de Ley 12641/2025-CR**

La Comisión de transporte y comunicaciones, a través de la presidencia, realizó los pedidos de opinión de las siguientes instituciones:

- Municipalidad Metropolitana de Lima
- Municipalidad Provincial del Callao
- Municipalidad Distrital de Villa el Salvador
- Municipalidad Distrital de San Martín de Porres
- Municipalidad Distrital de San Juan de Lurigancho
- Municipalidad Distrital de Comas
- Municipalidad Distrital de Ate Vitarte
- Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE
- Ministerio del Interior
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC.

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/12641>

## **4.2. Opiniones Recibidas**

### **Análisis de las opiniones e información recibidas**

En el marco de la evaluación técnica del proyecto de ley, esta Comisión ha analizado las opiniones e información remitidas por las entidades consultadas, así como la ausencia de pronunciamiento de determinados sectores del Poder Ejecutivo, a fin de contrastar la propuesta normativa con criterios de viabilidad técnica, razonabilidad jurídica y pertinencia regulatoria.

#### **A. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)**

Mediante el Oficio N° 1223-2026-MTC/04, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remitió el Informe N° 476-2026-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial y el Informe N° 0550-2026-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica, mediante los cuales emitió opinión favorable con observaciones técnicas respecto de la modernización de los mecanismos de identificación vehicular aplicables a motocicletas. El sector respaldó la implementación progresiva de sistemas electrónicos de control e identificación, tales como códigos QR y tecnología RFID, recomendando armonizar la propuesta con la Ley N° 32184 y preservar la competencia técnica del Poder Ejecutivo para regular las especificaciones técnicas correspondientes y los procesos de adecuación reglamentaria.

No obstante, el MTC formuló observaciones respecto de la obligatoriedad de visores totalmente transparentes, señalando que dicha medida podría entrar en contradicción con el Decreto Supremo N° 018-2025-MTC y la Resolución Directoral N° 028-2025-MTC/18, normas que autorizan el uso de visores polarizados por razones de protección ocular, control de luminosidad



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

y seguridad vial. Asimismo, advirtió que la propuesta no incorpora evidencia empírica suficiente que sustente una prohibición absoluta y señaló que una restricción de esa naturaleza podría desincentivar el uso del casco de seguridad, incrementando riesgos de accidentalidad.

Sentido de la opinión: favorable con observaciones técnicas respecto de la implementación de mecanismos tecnológicos de identificación vehicular y observado respecto de la obligatoriedad de visores totalmente transparentes.

### **B. Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)**

Mediante los Oficios N° D-000586-2025-ATU/GG y D-000588-2025-ATU/GG, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao remitió los informes emitidos por sus órganos técnicos y legales en materia de integración, operaciones, fiscalización y asesoría jurídica. La entidad reconoció la necesidad de modernizar los mecanismos de identificación vehicular y expresó su conformidad con la implementación progresiva de sistemas electrónicos de fiscalización y control, tales como tecnologías de identificación digital y mecanismos de supervisión remota.

No obstante, la ATU precisó que las especificaciones técnicas, criterios regulatorios y procesos de implementación deben mantenerse articulados con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su condición de ente rector del sector, a fin de garantizar uniformidad normativa, evitar vacíos regulatorios y prevenir eventuales afectaciones operativas en el sistema de transporte y fiscalización.

Sentido de la opinión: favorable condicionado, con observaciones de coordinación sectorial y adecuación técnica regulatoria.

### **C. Gobierno Regional del Callao (GORE Callao)**

Mediante el Oficio N° 000401-2025-GRC/GGR y el Informe N° 000166-2025-GRC/GGR-GRDNDYCSC-ODNYDC-ECC, el Gobierno Regional del Callao emitió opinión favorable respecto del Proyecto de Ley 10257/2024-CR, referido a la obligatoriedad de visores transparentes en cascos de motociclistas. La entidad sostuvo que la prohibición de visores oscuros, polarizados o empavonados constituye una medida idónea, necesaria y proporcional para fortalecer las acciones de prevención y control frente al sicariato y otros delitos cometidos mediante motocicletas, debido a que permite recuperar la eficacia operativa de los sistemas de videovigilancia, reconocimiento facial e identificación visual utilizados por las autoridades competentes.

En complemento, consideró que la propuesta resulta concordante con las políticas y lineamientos del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana (SINASEC), al contribuir al fortalecimiento de las capacidades de fiscalización y respuesta frente a la criminalidad urbana, sin afectar de manera desproporcionada los derechos fundamentales de los usuarios.

Sentido de la opinión: favorable al Proyecto de Ley 10257/2024-CR.



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

#### **D. Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE)**

Mediante el Oficio N° 00091-2025-AMPE/P y el Informe N° 0087-2025-AMPE/AJ, la Asociación de Municipalidades del Perú emitió opinión favorable respecto de la propuesta legislativa, reconociendo la necesidad de fortalecer los mecanismos de identificación de motociclistas y respaldando las medidas orientadas a mejorar la seguridad ciudadana. No obstante, la entidad precisó que la exigencia de visores transparentes, aplicada de manera aislada, no resulta suficiente para enfrentar las causas estructurales de la delincuencia, por lo que recomendó complementar la reforma con políticas integrales de prevención, fiscalización y fortalecimiento institucional.

En complemento, la AMPE sugirió que la implementación y fiscalización de las medidas respeten la autonomía de los gobiernos locales, a fin de permitir una aplicación adecuada conforme a las particularidades territoriales y operativas de cada jurisdicción.

Sentido de la opinión: favorable con reservas y observaciones complementarias.

#### **E. Asociación Automotriz del Perú (AAP)**

Mediante la Carta N° 119-2025/AAP-GG, la Asociación Automotriz del Perú emitió opinión favorable plena respecto del Proyecto de Ley 12641/2025-CR y respaldó la eliminación de la obligación de portar placas visibles en chalecos y cascos de motociclistas. La entidad sostuvo que el actual sistema de control textil resulta ineficaz, fácilmente vulnerable mediante falsificación y generador de efectos discriminatorios hacia los motociclistas formales, al no cumplir adecuadamente funciones preventivas ni garantizar una identificación efectiva de los infractores.

En ese sentido, la AAP recomendó sustituir los distintivos físicos por mecanismos tecnológicos de identificación vehicular basados en códigos QR, tecnología RFID y sistemas de videovigilancia inteligente, en concordancia con los procesos de modernización tecnológica y fiscalización electrónica previstos en la Ley N° 32184. Asimismo, expresó respaldo complementario a la obligatoriedad de visores transparentes como medida orientada a facilitar la identificación facial inmediata en intervenciones de seguridad ciudadana.

Sentido de la opinión: favorable pleno y concordante con el Texto Sustitutorio.

#### **F. Municipalidad Metropolitana de Lima (MML)**

Mediante el Oficio N° D000063-2026-MML-OGSC y el Informe N° D000192-2026-MML-OGAJ, la Municipalidad Metropolitana de Lima emitió opinión favorable respecto de la eliminación de la obligación de portar chalecos con placa y de la implementación de mecanismos electrónicos de identificación vehicular basados en códigos QR y tecnología RFID. La entidad sostuvo que el modelo propuesto supera el test de proporcionalidad constitucional, al reemplazar un sistema sustentado en la exposición pública de datos personales del conductor por mecanismos de



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

identificación vinculados directamente al vehículo, reduciendo efectos de estigmatización, riesgos de vulneración a la privacidad y cargas innecesarias para los motociclistas formales.

La Municipalidad recomendó implementar campañas informativas y establecer mecanismos progresivos de adecuación e implementación, a fin de garantizar una transición ordenada y eficiente hacia el nuevo sistema de fiscalización tecnológica por parte de los usuarios y las autoridades competentes.

Sentido de la opinión: favorable condicionado, con recomendaciones de implementación progresiva y adecuación operativa.

### **3. Opiniones no recibidas**

Se deja constancia de que la Comisión remitió solicitudes de opinión técnica al Ministerio del Interior (MININTER) y a la Policía Nacional del Perú (PNP), con el propósito de recabar aportes especializados en materia de fiscalización policial y operatividad en campo. No obstante, al vencimiento de los plazos reglamentarios y hasta la emisión del presente dictamen, dichas entidades no remitieron pronunciamiento formal, por lo que la Comisión continuó con el análisis correspondiente sobre la base de la información técnica y documental disponible.

### **4. Análisis de concordancia y discordancia**

#### **A. Concordancias principales**

Existe consenso mayoritario entre la Asociación Automotriz del Perú (AAP), la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML), la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), la Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE) y, parcialmente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), respecto de la necesidad de modernizar los mecanismos de identificación vehicular y eliminar la obligatoriedad de portar placas visibles en chalecos y cascos, por tratarse de un sistema obsoleto, fácilmente falsificable y de limitada eficacia preventiva. En ese contexto, las entidades coinciden en que la implementación de herramientas tecnológicas como códigos QR, sistemas RFID y mecanismos de fiscalización inteligente constituye una alternativa más eficiente, proporcional y compatible con los actuales estándares de seguridad ciudadana, control vehicular y gestión del tránsito.

El Gobierno Regional del Callao (GORE Callao), la AAP y otros sectores consultados respaldan la incorporación de visores transparentes como medida orientada a fortalecer la identificación visual inmediata de los conductores, en atención al incremento de delitos cometidos mediante motocicletas y a la necesidad de optimizar la eficacia operativa de los sistemas de videovigilancia y reconocimiento facial. Del mismo modo, existe coincidencia en que la implementación de la reforma debe efectuarse de manera progresiva y reglamentariamente ordenada, mediante cronogramas de transición que permitan una adecuada adecuación tecnológica y eviten vacíos operativos durante el proceso de fiscalización.



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

## **B. Discordancias principales**

La principal observación técnica proviene del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) respecto de la obligatoriedad de visores totalmente transparentes. El sector sostiene que dicha medida podría colisionar con la normativa técnica vigente en materia de seguridad vial y protección ocular, la cual autoriza el uso de visores polarizados bajo determinados estándares de homologación, conforme al Decreto Supremo N.º 018-2025-MTC y la Resolución Directoral N.º 028-2025-MTC/18. Asimismo, advierte que la propuesta carecería de suficiente sustento técnico y que una prohibición absoluta podría generar efectos contraproducentes, como el eventual desincentivo en el uso del casco de seguridad.

No obstante, la Comisión considera que el contexto actual de inseguridad ciudadana y el incremento de delitos cometidos mediante motocicletas justifican la adopción de medidas excepcionales orientadas a fortalecer la identificación visual inmediata de los conductores. En ese sentido, estima que la protección de la seguridad ciudadana, el orden público y la vida constituye un bien jurídico constitucionalmente prevalente frente a observaciones formuladas desde una perspectiva estrictamente vial.

Sin perjuicio de ello, el Texto Sustitutorio incorpora mecanismos de adecuación reglamentaria y faculta al Poder Ejecutivo a establecer especificaciones técnicas complementarias que permitan compatibilizar la transparencia de los visores con estándares mínimos de protección ocular y seguridad vial, preservando criterios de razonabilidad y proporcionalidad.

De otro lado, la Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE) señaló que las medidas propuestas no sustituyen políticas estructurales de prevención del delito, observación que la Comisión considera válida; sin embargo, estima que dicha precisión no desvirtúa la pertinencia ni la necesidad de la reforma legislativa como herramienta complementaria de fortalecimiento de la seguridad ciudadana y modernización de los mecanismos de fiscalización vehicular.

## **5. Análisis costo beneficio (análisis de impactos)**

Se desarrolla el análisis de los impactos sociales, económicos, institucionales, políticos y ambientales derivados de la propuesta normativa contenida en los Proyectos de Ley 10257/2024-CR y 12641/2025-CR, acumulados en el Texto Sustitutorio, a fin de demostrar que el incremento del bienestar social generado por su vigencia resulta superior a los costos de implementación y adecuación normativa.

### **1. Análisis de impactos multidimensionales**

#### **A. Impacto social**

La propuesta genera un impacto social positivo al fortalecer simultáneamente la seguridad ciudadana, la seguridad vial y la protección de derechos fundamentales. En primer término, la incorporación de mecanismos electrónicos de identificación vehicular mediante códigos QR



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

y tecnología RFID permite sustituir sistemas análogos de limitada eficacia preventiva, facilitando una fiscalización más precisa, automatizada y compatible con los estándares contemporáneos de control inteligente del tránsito. Asimismo, la eliminación de la obligación de portar placas visibles en chalecos y cascos reduce los efectos de estigmatización y discriminación hacia los motociclistas formales, evitando la exposición pública de datos asociados a la matrícula vehicular y disminuyendo riesgos vinculados al marcaje, reglaje o extorsión.

Respecto de la obligatoriedad de visores transparentes, la medida busca fortalecer la identificación visual inmediata de conductores y acompañantes, permitiendo recuperar la eficacia operativa de los sistemas de videovigilancia y reconocimiento facial frente al incremento de delitos cometidos mediante motocicletas. No obstante, conforme a las observaciones técnicas formuladas por el MTC, el Texto Sustitutorio incorpora criterios de razonabilidad y proporcionalidad al facultar al Poder Ejecutivo para establecer especificaciones técnicas complementarias que compatibilicen la transparencia de los visores con estándares mínimos de protección ocular, radiación UV y seguridad vial.

Adicionalmente, la institucionalización del "Día Nacional del Motociclista" promueve campañas de educación vial, convivencia ciudadana y uso responsable de implementos de seguridad.

## **B. Impacto económico**

El principal beneficio económico de la propuesta recae en los ciudadanos usuarios de motocicletas, quienes dejarán de asumir gastos recurrentes vinculados a la personalización y renovación obligatoria de chalecos y cascos con número de placa, generándose un ahorro estimado entre S/ 80.00 y S/ 150.00 por equipamiento básico, especialmente en actividades de reparto y transporte independiente. Asimismo, la implementación de mecanismos electrónicos de identificación vehicular mediante códigos QR y tecnología RFID permitirá reducir costos logísticos y operativos de fiscalización, al facilitar controles remotos y automatizados a través de plataformas tecnológicas y sistemas de videovigilancia inteligente.

En cuanto a los costos de implementación, estos se concentran principalmente en la adecuación tecnológica inicial, la adquisición de dispositivos electrónicos de identificación, lectores RFID y la capacitación del personal policial y de fiscalización. No obstante, dichos costos se encuentran alineados con los procesos de modernización previstos en la Ley 32184 y con las inversiones públicas actualmente en ejecución en materia de seguridad ciudadana y control vehicular. Del mismo modo, el costo de vigencia de la norma no genera demandas extraordinarias al Tesoro Público, toda vez que las labores de adecuación reglamentaria, emisión de especificaciones técnicas y ejecución operativa serán asumidas por los órganos competentes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Ministerio del Interior dentro de sus funciones ordinarias y presupuestos institucionales vigentes.

## **C. Impacto institucional**



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

La propuesta impulsa un proceso de modernización institucional orientado a migrar desde mecanismos de fiscalización manual y analógica hacia sistemas inteligentes de control vehicular basados en interoperabilidad tecnológica, trazabilidad electrónica y fiscalización remota. En ese contexto, la Policía Nacional del Perú, el MTC y las municipalidades contarán con herramientas de identificación más eficientes y menos vulnerables a falsificaciones, fortaleciendo la capacidad operativa de control y reduciendo los denominados "falsos positivos" derivados de la clonación de placas en indumentaria.

No obstante, la vigencia de la norma exige una carga institucional inicial consistente en la adecuación reglamentaria del Decreto Legislativo 1216 y la emisión de protocolos técnicos complementarios, así como la coordinación interinstitucional necesaria para garantizar la interoperabilidad de los sistemas electrónicos y la implementación progresiva de la reforma.

#### **D. Impacto político**

La iniciativa fortalece la legitimidad institucional del Estado y del Congreso de la República al responder a demandas sociales y gremiales orientadas a modernizar los mecanismos de seguridad ciudadana y eliminar medidas percibidas como arbitrarias, ineficaces o discriminatorias. Asimismo, la propuesta mantiene coherencia con la Política de Estado N.º 7 del Acuerdo Nacional, vinculada a la erradicación de la violencia y al fortalecimiento de la seguridad ciudadana, así como con los objetivos legislativos relacionados con la lucha contra el crimen organizado y la modernización del transporte.

Del mismo modo, la sustitución de controles textiles por mecanismos electrónicos de identificación vehicular contribuye a reducir la conflictividad social generada históricamente por la obligatoriedad de portar placas visibles en prendas y cascos, fortaleciendo la aceptación social de la norma y la legitimidad de las acciones de fiscalización estatal.

#### **E. Impacto ambiental**

La propuesta genera efectos ambientales favorables al reducir la producción y el descarte recurrente de chalecos, cintas reflectantes y materiales plásticos utilizados para la rotulación física de matrículas en indumentaria. Asimismo, la promoción de motocicletas como alternativa de movilidad eficiente puede contribuir a disminuir la congestión vehicular y las emisiones contaminantes, especialmente en zonas urbanas de alta densidad.

Si bien la implementación de dispositivos RFID incorpora un componente asociado a residuos electrónicos, dicho impacto puede mitigarse mediante mecanismos de reutilización, reciclaje y estandarización tecnológica, favoreciendo una transición compatible con criterios de sostenibilidad ambiental.

## **2. Demostración del bienestar social frente al costo de vigencia**



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

El análisis integral de la propuesta permite concluir que el bienestar social generado por la norma resulta significativamente superior a los costos derivados de su implementación y vigencia. En efecto, los costos regulatorios y administrativos se concentran principalmente en la adecuación normativa, la capacitación operativa y la implementación progresiva de los mecanismos tecnológicos de identificación vehicular, los cuales serán asumidos por las entidades competentes dentro de los procesos institucionales y presupuestos ya programados.

Por el contrario, los beneficios sociales de la reforma presentan un alcance amplio y multidimensional, al fortalecer la seguridad ciudadana mediante herramientas más eficaces de identificación vehicular y facial; reducir costos directos para millones de usuarios de motocicletas; disminuir la conflictividad social derivada de medidas consideradas discriminatorias; reforzar la protección de la privacidad y de los datos personales; y modernizar la fiscalización pública a través de sistemas inteligentes de control y trazabilidad electrónica.

La implementación de mecanismos basados en códigos QR, tecnología RFID y sistemas de videovigilancia inteligente optimiza la capacidad operativa de fiscalización y reconocimiento facial frente a delitos cometidos mediante motocicletas, sustituyendo sistemas análogos de limitada eficacia preventiva por herramientas tecnológicas más precisas, interoperables y compatibles con los estándares contemporáneos de seguridad ciudadana y gestión del tránsito.

En consecuencia, la propuesta legislativa maximiza el bienestar social al incorporar mecanismos modernos, proporcionales y técnicamente sostenibles de identificación vehicular y fiscalización, garantizando una respuesta normativa más eficiente frente a las necesidades actuales de seguridad pública, control vehicular y protección de derechos fundamentales.

## **V. CONCLUSIÓN**

Por las consideraciones expuestas, la **Comisión de Transportes y Comunicaciones**, de conformidad con lo dispuesto en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** de los **Proyectos de Ley 10257/2024-CR y 12641/2025-CR** con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**.

**LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, DECRETO LEGISLATIVO QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, PARA REFORZAR LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN MOTOCICLETAS**

**Artículo único.** Modificación del artículo 5 del Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte

Se modifica el artículo 5 del Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, en los siguientes términos:

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



Firmado digitalmente por:  
VALER PINTO Hector FAU  
20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 16/06/2026 17:02:21-0500

Comisión de Transportes y Comunicaciones

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



**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS  
DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN  
TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE  
LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA  
IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN  
MOTOCICLETAS**

**5.1 Los conductores y los pasajeros de motocicletas están obligados al uso de cascos de seguridad homologados, conforme a las especificaciones técnicas establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Los cascos deben contar con elementos que permitan la visibilidad del rostro del conductor y del pasajero, de acuerdo con las condiciones técnicas que establezca el reglamento, garantizando simultáneamente la seguridad vial. Asimismo, deben portar chalecos con elementos reflectantes de alta visibilidad como medida de prevención de accidentes.**

**5.2 Se establece el uso obligatorio de sistemas electrónicos de identificación vehicular, conforme a los lineamientos de la Ley 32184—Ley que modifica la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, para fortalecer la identificación visual de los vehículos menores motorizados de la categoría L con cambios de características de su placa única nacional de rodaje—, los cuales deben permitir la verificación remota, segura e interoperable de la información del vehículo, que pueden incluir lo siguiente:**

- a) La instalación de una calcomanía holográfica de seguridad en la parte frontal del vehículo, que contenga un código QR vinculado al Registro de Propiedad Vehicular.**
- b) La incorporación progresiva de etiquetas electrónicas (RFID) u otros dispositivos de identificación vehicular de lectura remota, conforme al cronograma y las especificaciones que establezca el reglamento.**

**5.3 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio del Interior, establece las especificaciones técnicas, los plazos y las condiciones para la implementación progresiva de los sistemas electrónicos de identificación vehicular, regula los mecanismos tecnológicos aplicables y define los sistemas de fiscalización y control, garantizando la interoperabilidad con los registros públicos y el respeto a la normativa de protección de datos personales.**

**DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

**PRIMERA. Día Nacional del Motociclista**

Se declara Día Nacional del Motociclista el primer domingo del mes de diciembre de cada año en reconocimiento de su aporte al transporte y para promover actividades conmemorativas, educativas y de seguridad vial.

**SEGUNDA. Adecuación del Reglamento**

El Poder Ejecutivo, a propuesta del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en coordinación con el Ministerio del Interior, adecua el Reglamento del Decreto Legislativo 1216,



Firmado digitalmente por:  
TAIPE CORONADO Mar  
Elizabeth FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
QUISPE MAMANI Wilson  
Rusbel FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
PICON QUEDO Luis Raul FAU  
20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
ACUNA PERALTA Segundo  
Hector FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
PAREDES FONSECA Karol  
Ivett FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10257/2024-CR Y 12641/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA MEDIANTE LA IDENTIFICACIÓN VEHICULAR ELECTRÓNICA EN**



Firmado digitalmente por:  
PACANUNU José Bernardo  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento

aprobado por el Decreto Supremo 022-2019-IN, a la modificación dispuesta en la presente ley en un plazo no mayor de ciento veinte días calendario contados desde su entrada en vigor.

### TERCERA. Implementación progresiva y exigibilidad de los sistemas electrónicos de identificación vehicular



Firmado digitalmente por:  
MORI CELIS Juan Carlos  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
FLORES ANCACHI Jorge Luis  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento

Los sistemas electrónicos de identificación vehicular a que se refiere el artículo 5 del Decreto Legislativo 1216, modificado por la presente ley, son exigibles de forma progresiva conforme al cronograma que establezca el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y no puede exceder de ciento ochenta días hábiles contados desde la adecuación del reglamento del Decreto Legislativo 1216 previsto en la segunda disposición complementaria final.



Firmado digitalmente por:  
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento

### DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA ÚNICA. Derogatoria



Firmado digitalmente por:  
OBANDO MORGAN Auristela  
Ana FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento

Se dejan sin efectos las disposiciones del Decreto Supremo N° 018-2025-MTC, Decreto Supremo que modifica el reglamento del Decreto Legislativo N°1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, aprobado por Decreto Supremo N°022-2019-IN, y el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N°033-2001-MTC, referidas a la obligatoriedad de los conductores y los acompañantes de un vehículo automotor menor, no cabinado, al uso de chalecos y cascos de seguridad con el número de placa impreso.



Firmado digitalmente por:  
ZETA CHUNGA Cruz Maria  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento

Dase c  
Sala de Comisión  
Lima, 8 de junio de 2026.



Firmado digitalmente por:  
PARIONA SINCHE Alfredo  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
CHIRINOS VENEGAS Patricia  
Rosa FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
MORI CELIS Juan Carlos  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
PAREDES FONSECA Karol  
Ivett FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
AGÜERO GUTIERREZ Maria  
Antonieta FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
INFANTES CASTAÑEDA Mery  
Biana FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
PAZO NUNURA Jose Bernardo  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
PAREDES FONSECA Karol  
Ivett FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
PICON QUEDO Luis Raul FAU  
20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
FLORES ANCACHI Jorge Luis  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
PORTERO LOPEZ Hilda  
Mery FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:  
PAREDES FONSECA Karol  
Ivett FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento