Proyecto de Ley N°...1478/2021-CR

CONGRESO de la REPÚBLICA

Congresista Digna Calle Lobatón

"Decenio de la igualdad de oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
15 MAR. 2022
RECIBIDO
Firma Hora 8:00

Proyecto de Ley N° _____

PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA LA CIRCULACIÓN DE MOTOS LINEALES.

Los Congresistas de la República que suscriben, a iniciativa de la congresista **DIGNA CALLE LOBATÓN**, integrantes del Grupo Parlamentario **PODEMOS PERÚ (PP),** en uso de las facultades que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú en concordancia con lo establecido en los artículos 22° literal c), 67, 75° y 76° numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

PROYECTO DE LEY

LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA LA CIRCULACIÓN DE MOTOS LINEALES

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer medidas para la circulación de motocicletas, para contribuir con la estrategia de prevención contra la criminalidad.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

La presente Ley es de aplicación obligatoria a todos los propietarios de motocicletas que circulen en la jurisdicción del departamento de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao.

Se encuentran excluidas del alcance de la presente Ley, las entidades públicas

El Poder Ejecutivo, mediante Decreto Supremo puede ampliar de manera progresiva, los alcances de la Ley, a los demás departamentos del país.

Artículo 3. Prohibición de circulación con acompañante

2.1 Solo puede circular en motocicletas, el propietario que figure como tal en la respectiva tarjeta de propiedad.

2.2 En caso la motocicleta tenga más de un propietario, solo podrá ser conducido por cualquiera de ellos, de manera individual sin acompañante.

2.3 Si la motocicleta pertenece a una persona jurídica, esta solo puede ser conducida de manera individual, sin acompañante, por su representante legal o apoderado.

Artículo 4. Excepción

Excepcionalmente, la motocicleta puede ser conducida por persona distinta a su propietario, siempre que éste registre, ante el **Registro Nacional de Personas Autorizadas a Circular en Motocicletas**, a la persona o personas autorizadas a conducirla y/o circular en ella.

No está permitido en ningún caso, la circulación de más de una persona en aquellas motocicletas mediante las cuales se presta el servicio de reparto o distribución de bienes, o servicio delivery.

Artículo 5. Creación del Registro Nacional de Personas Autorizadas a Circular en Motocicletas.

Créase el Registro Nacional de Personas Autorizadas a Circular en Motocicletas, el cual está a cargo del Ministerio del Interior.

Artículo 6. Requisitos mínimos que contiene el Registro Nacional de Personas Autorizadas a Circular en Motocicletas

El Registro Nacional de Personas Autorizadas a Circular en Motocicletas, debe contener de manera obligatoria la siguiente información:

1) Nombre completo del propietario de la motocicleta
2) Documento de Identidad del propietario
3) Dirección del propietario
4) Placa de rodaje de la motocicleta
5) Nombre Completo de las personas autorizadas a circular en la motocicleta, ya sea como conductor o como acompañante.
6) Documento de Identidad de la persona autorizada a circular como conductor o acompañante
7) Dirección de la persona autorizada a circular como conductor o acompañante
8) Vínculo o parentesco entre el propietario de la motocicleta y la persona autorizada para circular como conductor o acompañante.
9) Las demás que se precise en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 7. Competencias de Fiscalización

La Policía Nacional tiene competencia a nivel nacional para fiscalizar la circulación de las motocicletas y para verificar el cumplimiento de la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 8. Infracciones y Sanciones

Constituyen infracciones administrativas el incumplimiento de las obligaciones contenidas en la presente Ley y su Reglamento.

El Reglamento, tipifica las infracciones administrativas. Asimismo, establece las sanciones aplicables y medias provisionales que sean necesarias adoptar.

Artículo 9. Competencia para sancionar

El Ministerio del Interior ejerce la potestad sancionadora, para determinar la responsabilidad administrativa y aplicar las sanciones que correspondan.

Asimismo, tiene competencia para la disposición de medidas cautelares o de carácter provisional que se requieran para garantizar el cumplimiento de la presente Ley.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA: Reglamentación

El Poder Ejecutivo, reglamenta la presente ley en un plazo de treinta (30) días calendarios, contados a partir de su publicación.

Lima, marzo de 2022

Digna Calle Lobatón
Congresista de la República

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: CALLE LOBATON Digna FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/03/2022 10:30:24-05(

Portavoz
Grupo Parlamentario Podemos Perú
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **28** de **marzo** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°1478/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **DEFENSA NACIONAL, ORDEN INTERNO, DESARROLLO ALTERNATIVO Y LUCHA CONTRA LAS DROGAS.**
2. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Estado Peruano tiene entre sus fines esenciales, el deber ineludible de defender a la población de las amenazas contra su seguridad, tal como se recoge en el artículo 44° de la Constitución Política del Perú.

En esa línea, la Policía Nacional del Perú –PNP- tiene como norte el prevenir, investigar y combatir la delincuencia con el objeto de proteger y ayudar a las personas y las comunidades, tal y como lo establece el artículo 166° de la Constitución Política del Perú, mientras que, los gobiernos locales brindan el servicio de seguridad ciudadana con la cooperación de la Policía Nacional del Perú, a fin de fortalecer la protección de la población.

La delincuencia, es el segundo de los problemas públicos que afecta a nuestra población, solo superado por el flagelo de la corrupción, tal como lo refleja el informe técnico *"PERÚ: PERCEPCIÓN CIUDADANA SOBRE GOBERNABILIDAD, DEMOCRACIA Y CONFIANZA EN LAS INSTITUCIONES, SEMESTRE: OCTUBRE 2019 - MARZO 2020"*[1] publicado en mayo 2020 por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI, donde se refleja la siguiente medición:

PERÚ: PRINCIPALES PROBLEMAS DEL PAÍS
Semestre: Octubre 2018 - Marzo 2019 / Octubre 2019 - Marzo 2020
(Porcentaje)
En su opinión, actualmente, ¿Cuáles son los principales problemas del país?

Prioridad del Problema	Semestre Móvil		Variación (puntos porcentuales)
	Oct18-Mar19	Oct19-Mar20	
Corrupción	64,5	60,6	-3,9
Delincuencia	39,2	41,8	2,6
Pobreza	20,3	17,8	-2,5
Falta de seguridad ciudadana	13,9	16,2	2,3
Falta de empleo	12,3	12,3	0,0
Mala calidad de la educación estatal	9,0	10,6	1,6
Falta de credibilidad y transparencia del gobierno	7,6	7,4	-0,2
Violencia en los hogares	8,7	7,1	-1,6
Falta de cobertura / mala atención en salud pública	4,7	7,0	2,3
Bajos sueldos/aumento de precios	5,4	5,1	-0,3
Falta de apoyo a la agricultura	3,8	3,5	-0,3
Violación de derechos humanos	1,9	1,6	-0,3
Mal funcionamiento de la democracia	0,9	1,2	0,3
Falta de cobertura del sistema de seguridad social	1,1	1,1	0,0
Falta de vivienda	0,7	0,7	0,0
Ninguno	1,7	1,4	-0,3
Otro	16,4	18,9	2,4

Nota: Pregunta con alternativas de respuesta múltiple.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) - Encuesta Nacional de Hogares. Módulo: Gobernabilidad, Transparencia y Democracia.

[1] http://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/informe_de_gobernabilidad_may2020.pdf

Ahora bien, la población identifica la circulación de motos lineales con dos personas, como una de las modalidades más frecuentes para la comisión de delitos, lo que genera angustia y zozobra al observar el incremento de esta modalidad en casi todos los departamentos del país, especialmente en Lima y la Provincia Constitucional del Callao, que representa casi un tercio de la población nacional y la mayor concentración de estos vehículos menores.

I. ANTECEDENTES

El marco legal que guarda relación con el presente proyecto, es el siguiente:

a. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ

*"**Artículo 1.** La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.*

***Artículo 2.** Toda persona tiene derecho:*

1. *A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar. El concebido es sujeto de derecho en todo cuanto le favorece.*
   (...)
11. *A elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería.*
22. *A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida."*

b. DECRETO LEGISLATIVO Nº 1216, DECRETO LEGISLATIVO QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

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

5.1 Los conductores y pasajeros de motocicletas utilizan cascos de seguridad conforme a las especificaciones técnicas previamente establecidas, así como chalecos distintivos que lleven impreso el número de placa del vehículo. Asimismo, debe instalarse la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo que permita su identificación a través de los sistemas de control electrónico vehicular.

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."

c. **DECRETO SUPREMO Nº 033-2001-MTC, REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO**

"DEFINICIONES

Artículo 2.- *Para los fines del presente Reglamento se entenderá por:*

(...)

Motocicleta: *Vehículo de dos ruedas, con o sin sidecar, provisto de un motor de propulsión."*

d. **DECRETO SUPREMO Nº 058-2003-MTC, REGLAMENTO NACIONAL DE VEHÍCULOS**

"ANEXO I: CLASIFICACIÓN VEHICULAR

Categoría L: *Vehículos automotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos destinados a circular por las vías públicas terrestres.*

L1: *Vehículos con dos (2) ruedas, con una velocidad máxima de construcción 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 cm3en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión."*

e. **DECRETO SUPREMO Nº 022-2019-IN, DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DEL DECRETO LEGISLATIVO Nº 1216, DECRETO LEGISLATIVO QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE**

"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- Uso y Especificaciones técnicas de cascos y chalecos

En un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles contados a partir de la vigencia del presente Reglamento, el MTC, mediante Resolución Directoral de la DGPRTM, establece las especificaciones técnicas para el uso de los cascos de seguridad, el chaleco, así como las restricciones o limitaciones, de conformidad con lo señalado en el artículo 5 de la Ley.

La vigencia de la mencionada normativa es acompañada de un plan de sensibilización para el uso de cascos de seguridad y chalecos distintivos, a cargo del MTC y la PNP.

Segunda.- Obligatoriedad del uso de cascos y chalecos con el número de matrícula de la Placa Única Nacional de rodaje de la motocicleta

Las sanciones correspondientes a las infracciones tipificadas en los códigos G.67, G.68 y G.69 del Anexo I del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, son impuestas a partir de los ciento ochenta (180) días hábiles contados desde el día siguiente de publicada la Resolución Directoral de la DGPRTM referida en la Primera Disposición Complementaria Final del presente Reglamento.

Tercera.- Uso de la calcomanía holográfica de seguridad
En un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles contados a partir de la vigencia del presente Reglamento, el MTC regula el uso de la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo
La reglamentación relacionada al uso obligatorio de la calcomanía holográfica establece su exigencia solo a los vehículos que deban contar con la nueva placa única nacional de rodaje, de acuerdo al Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 017-2008-MTC."

f. **DECRETO SUPREMO Nº 026-2017-IN, REGLAMENTO DEL DECRETO LEGISLATIVO Nº 1267, LEY DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ**
*"**Artículo 4.- Funciones***
Son funciones de la Policía Nacional del Perú las siguientes:
*1) **Garantizar, mantener** y restablecer el orden interno, orden público y **la seguridad ciudadana**;*
*2) **Mantener la paz** y la convivencia social pacífica, **garantizando la seguridad, tranquilidad y el orden público**;*
3) Promover e implementar mecanismos de coordinación y articulación en favor de la seguridad ciudadana;
*4) **Garantizar** el cumplimiento de las leyes y **la seguridad del patrimonio público y privado**;*
(...)
*23) Identificar a las personas con fines policiales y **expedir certificados** de antecedentes policiales, autorización de uso de lunas oscurecidas y otros **relacionados con el cumplimiento de sus funciones**;*
(...)
*27) **Ejercer las demás funciones que le señalen la Constitución, las leyes y sus reglamentos."** (Negritas nuestras)*

II. ANÁLISIS DEL PROBLEMA

II.1. El problema que se pretende resolver

En la actualidad, no existe un verdadero registro y control por parte de los organismos de seguridad que le permita hacer seguimiento a aquellas personas que emplean motocicletas en el día a día, vacío este, que viene permitiendo que un número no cuantificado de sujetos cometan delitos en contra de la población.

Ahora bien, para una mejor comprensión del problema, resulta necesario establecer las siguientes precisiones:

En el año 2010, el 85% de los asesinatos fueron cometidos por personas que se trasladaban en motocicletas[2], mientras que, en el año 2018, de acuerdo con la información difundida por la Policía Nacional del Perú, el 59% de los asaltos

[2] https://larepublica.pe/sociedad/746351-para-perpetrar-crimenes-sicarios-repotencian-sus-motos-con-gasolina-de-avion/

que se cometieron, se utilizó el mismo medio de transporte[3], por parte de los malhechores.

Para los primero meses del año 2019, según información proporcionada por el coronel PNP Lizandro Quiroga, Jefe del Escuadrón de Emergencia de la Región Lima, se reportaron más de 1200 asaltos que se cometieron empleando estos vehículos menores[4].

Respecto a Lima y la Provincia Constitucional del Callao, en el mes de enero de 2021, se cometieron 40 asesinatos, de los cuales 18 fueron perpetrados usando como medio de transporte a las motocicletas[5].

Perú21

40 muertes por sicariato se han perpetrado a nivel nacional solo en enero de 2021

Del total de casos, 25 de ellos fueron cometidos en Lima y Callao, y en 18 de los homicidios las sicarios utilizaron motos como medio de transporte.

El fisicoculturista Pedro Enrique Ruiz Prado (23) fue víctima de dos sicarios en San Juan de Lurigancho.

SHIRLEY AVILA
shirley.avila@peru21.com

Actualizado el 03/03/2021 08:33 p.m.

A pesar de la pandemia en el 2020, esta no frenó los crímenes por sicariato que en total se reportaron 422 casos a nivel nacional que se incrementó en un 18% en comparación al año 2019 que alcanzó 359 muertes. La tendencia en el presente año parece que podría superar al año pasado ya que solo en enero de este 2021 se han perpetrado 40 asesinatos por encargo en todo el país, de los cuales 15 se han cometido en Lima y 10 en la Provincia Constitucional del Callao, de acuerdo a las estadísticas de la Dirección de Investigación Criminal (DIRINCRI).

---

[3] https://larepublica.pe/sociedad/1447152-pnp-mil-asaltos-motos-han-reportado-lima-delincuencia/

[4] https://www.expreso.com.pe/actualidad/en-6-de-cada-10-asaltos-se-usan-motos-lineales/

[5] https://peru21.pe/lima/lima-40-muertes-por-sicariato-se-han-perpetrado-solo-en-enero-a-nivel-nacional-policia-nacional-del-peru-nczp-noticia/

Por su parte, en el mes de enero de 2022, el Instituto Nacional de Estadística e Informática publicó la *Estadísticas de Criminalidad, Seguridad Ciudadana y Violencia, julio-setiembre 2021*, la cual contiene los principales indicadores de Seguridad Ciudadana, donde se precisan las denuncias por comisión de delitos, conforme al siguiente cuadro:

Perú: Principales Indicadores de Seguridad Ciudadana
2016 - 2020 y Enero - Setiembre 2021

Indicadores	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020	2021 Ene - Set
I DENUNCIAS POR COMISIÓN DE DELITOS						
1.1 Denuncias por comisión de delitos	**355 876**	**399 869**	**466 088**	**446 508**	**320 819**	**78 514** a/
Contra el patrimonio	242 653	265 219	315 542	296 760	189 656	47 861
Contra la vida, el cuerpo y la salud	44 342	50 597	49 577	44 983	33 927	8 903
Contra la seguridad pública	38 150	49 385	53 595	46 305	37 673	8 336
Contra la libertad	20 428	22 660	29 079	35 259	32 073	7 311
Otros 1/	10 303	12 008	18 295	23 201	27 490	6 103

a/ Para los años 2016-2017 comprende las denuncias registradas en el Sistema de Denuncias Policiales(SIDPOL) y Registro Nacional de Delitos y Faltas. Para los años 2018-2021 solo al Sistema de Denuncias Policiales (SIDPOL). Año 2021 solo considera enero-marzo.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática, Policía Nacional del Perú y Ministerio del Interior- Oficina de Planeamiento y Estadística.

II.2. Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad

El presente proyecto de ley, se fundamenta en un conjunto de premisas que guardan relación directa con la necesidad, viabilidad y oportunidad que a continuación se detallan:

En primer lugar, si bien es cierto que el inciso 11 del artículo 22 de la Constitución Política del Perú reconoce el derecho al libre tránsito, cabe indicar que, este derecho no es absoluto, ya que al igual que los demás derechos reconocidos en nuestra Carta Magna, así como en otros instrumentos normativos, posee limitaciones.

Al respecto, el Tribunal Constitucional, se ha pronunciado de manera reiterada sobre la materia, tal como los fundamentos expuestos en la sentencia dictada en el expediente N° 03110-2018-PHC/TC, en la que estableció lo siguiente:

> *" 5. Este Tribunal ha dejado sentado que una vía de tránsito público es todo aquel espacio que desde el Estado haya sido estructurado como*

referente para el libre desplazamiento de personas; por lo que, ***en principio, no existe restricción o limitación a la locomoción de los individuos. Sin embargo, como todo derecho fundamental, la libertad de tránsito no es un derecho absoluto, ya que puede y debe ser limitado por diversas razones.***

6. En los precedentes establecidos en las Sentencias 00349-2004-AA/TC y 03482-2005-PHC/TC, este Tribunal ha dejado en claro que las vías de tránsito público son libres en su alcance y utilidad, pueden, sin embargo, ***y en determinadas circunstancias, ser objeto de regulaciones y aun de restricciones. Cuando estas provienen directamente del Estado, se considera que la restricción es legítima, pues la limitación impuesta la estaría ejerciendo por el poder que como Estado goza; es decir, el ius imperium, con el objetivo de obtener o lograr un bien mayor para el resto de la comunidad que va a ser beneficiada con esta limitación****. En el caso que la limitación o perturbación de la libertad de tránsito provenga de particulares, es necesario que estos cuenten con una autorización por parte de la autoridad competente.*

(...)

8. ***El bien jurídico "seguridad ciudadana" constituye la más frecuente de las formas de limitación de las vías de tránsito al público. Tras la consabida necesidad de garantizar que la colectividad no se vea perjudicada en sus derechos más elementales frente al entorno de inseguridad recurrente en los últimos tiempos, se ha vuelto una práctica reiterada el que los vecinos o las organizaciones que los representan opten por colocar rejas o mecanismos de seguridad en las vías de tránsito público.*** *Por ello, la instalación de rejas metálicas en la vía pública no es per se inconstitucional, como ya lo ha establecido este Tribunal en la Sentencia 00481-2000-AA/TC."*

En segundo lugar, se propone en principio que, el ámbito de aplicación se circunscriba al Departamento de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, y se fundamenta en el hecho que estas son las regiones donde se concentran la mayor cantidad de delitos perpetrados con el uso de motocicletas; por lo tanto, la propuesta legislativa resulta necesaria.

En tercer lugar, las restricciones respecto a la circulación en una motocicleta con más de una persona, cumple con los controles de razonabilidad, por cuanto estas no son absolutas y se permite la circulación con un acompañante, quien debe estar registrado en el *Registro Nacional de Personas Autorizadas a Circular en Motocicletas* y que se encontrará a cargo del Ministerio del Interior, que además contará con potestad sancionadora ante el incumplimiento de la Ley y su Reglamento, razón por la cual, la presente propuesta es oportuna para el fortalecimiento de la seguridad ciudadana en nuestro país.

III. IMPACTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa no contraviene ninguna norma de rango constitucional ni legal, por cuanto su propósito es establecer medidas para la circulación de motocicletas, para contribuir con la estrategia de prevención contra la criminalidad, para lo cual se establece restricciones de circulación en motocicletas con acompañantes, salvo que estos sean debidamente inscritos en el *Registro Nacional de Personas Autorizadas a Circular en Motocicletas*, el cual se encontrará a cargo del Ministerio del Interior, que a su vez contará con potestad sancionadora en caso de incumplimiento de la Ley o su Reglamento.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO.

La presente iniciativa legislativa no irroga gastos adicionales al tesoro público, toda vez que, su contenido se encuentra orientado a prevenir la comisión de delitos que cometen los delincuentes que emplean las motos lineales, cuyo modus operandi, está caracterizado por un conductor y el acompañante; por tanto, no demanda ningún impacto monetario ni presupuestal.

Al tratarse una norma que contribuirá con la estrategia para enfrentar la inseguridad ciudadana, los beneficiarios serán todos los habitantes del departamento de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, en un primer momento; sin embargo, estas medidas podrán implementarse de manera progresiva a otros departamentos del país.

V. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA 2021-2022 Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADOS EN EL ACUERDO NACIONAL

V.1 Con la Agenda Legislativa

La presente propuesta legislativa, guarda relación con el décimo quinto tema de la agenda legislativa del Congreso de la República para el período 2021-2022, el cual, a su vez se encuentra contenido dentro del primer objetivo del Acuerdo Nacional *"Democracia y Estado de Derecho"*, en la que se prioriza el siguiente tema:

- Leyes que fortalezcan la seguridad ciudadana. Lucha contra el crimen organizado.

V.2 Con el Acuerdo Nacional

El presente proyecto guarda relación estricta con la sétima[6] política de Estado del Acuerdo Nacional, relacionada con la erradicación de la violencia

[6] https://www.acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado%e2%80%8b/politicas-de-estado-castellano/i-democracia-y-estado-de-derecho/7-erradicacion-de-la-violencia-y-fortalecimiento-del-civismo-y-de-la-seguridad-ciudadana/

y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana, se contempla – entre otros- lo siguiente:

- Consolidar políticas orientadas a prevenir, disuadir, sancionar y eliminar aquellas conductas y prácticas sociales que pongan en peligro la tranquilidad, integridad o libertad de las personas, así como la propiedad pública y privada.