



EDGARD C. REYMUNDO MERCADO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

**PROYECTO DE LEY QUE FORTALECE LA LUCHA
CONTRA LA INSEGURIDAD CIUDADANA**

Los Congresistas de la República que integran el Grupo Parlamentario Bloque Democrático Popular, a la iniciativa del congresista **Edgard Reymundo Mercado**, al amparo de lo establecido en el Artículo 107° de la Constitución Política del Perú y de los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, proponen el Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

**EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA
HA DADO LA SIGUIENTE LEY:**



**PROYECTO DE LEY QUE FORTALECE LA LUCHA CONTRA LA
INSEGURIDAD CIUDADANA**

Artículo 1.- Objeto de la ley

La presente iniciativa legislativa tiene por objeto establecer medidas excepcionales y temporales respecto al uso de vehículos menores de las categorías L1y L3 para fortalecer la lucha contra la inseguridad ciudadana.

Artículo 2.- 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
(...)**

5.1 Los conductores y pasajeros de motocicletas utilizan cascos de seguridad conforme a las especificaciones técnicas previamente establecidas, los cuales deberán llevar la identificación de la Placa Única Nacional de Rodaje en la parte posterior para facilitar su supervisión; así como chalecos distintivos que lleven impreso el número de placa del vehículo de manera visible.
(...)

Se prohíbe el uso de pasamontañas, máscaras y otros objetos que dificulten la identificación del conductor. Los cascos permitidos deben contar con mica transparente o estar sin mica, garantizando la visibilidad del rostro del conductor.

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

5.4. Durante la declaración de estados de emergencia, se restringe la circulación de motocicletas de las categorías L1 y L3 con uno o más acompañantes, por razones de seguridad ciudadana, salvo el personal de las Fuerzas Armadas, la Policía Nacional del Perú, Serenazgo Municipal, y otros servidores y/o funcionarios que tengan autorización expresa de la entidad central, regional o local, siempre y cuando los servicios que brinden sean esenciales.

5.5. En las zonas o distritos de alta concentración delictiva previa evaluación y conforme a registros oficiales, el Ministerio del Interior en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones puede disponer a través de decreto supremo como medida excepcional y temporal para prevenir la inseguridad ciudadana la restricción de transportar pasajeros en motocicletas de las categorías L1 y L3 con uno o más acompañantes, no debiendo exceder dicha medida del plazo de 6 meses, la cual puede ser prorrogada por única vez por un plazo igual, previa evaluación del impacto de la medida.

5.6. Los propietarios de motocicletas de las categorías L1 y L3 que por una necesidad requieren trasladar a una persona de manera permanente deberán registrar los datos del o la acompañante ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones quien deberá crear e implementar la plataforma digital correspondiente y emitir un código de identificación sobre dicho registro donde figure la autorización; asimismo, deberán registrar a su personal que deban hacer uso de dichos vehículos las empresas del sector privado.

5.7. La sanción por infringir las restricciones mencionadas en el uso de motocicletas de las categorías L1 y L3 constan de una multa equivalente a la más alta que se impone por una infracción muy grave en el Reglamento Nacional de Tránsito, la misma que de no ser pagada se dispondrá la retención del vehículo.

La reincidencia de la infracción corresponderá la sanción de internamiento de la motocicleta y la retención de la licencia de conducir por un plazo de 1 año.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERO. - Adecuación del reglamento

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio del Interior adecuarán el Reglamento del Decreto Legislativo 1216, Decreto legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, aprobado por Decreto Supremo 022-2019-IN a las modificaciones dispuestas en la presente norma, en un plazo no mayor de treinta días calendario contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley.

SEGUNDO. - Sobre las restricciones en el uso de motocicletas

Las exigencias establecidas en la presente norma respecto al uso de cascos y chalecos distintivos entrarán en vigor a los veinte días calendario, contados a partir de la entrada en vigor de la presente norma, plazo dentro del cual el MTC emite las especificaciones técnicas necesarias.

TERCERO. - Informe al Congreso de la República

El Ministerio del Interior debe informar sobre la justificación de la emisión del decreto supremo que dicta la medida excepcional y temporal estipulada en el inciso 5.5. de la presente norma a la Comisión de Defensa Nacional del Congreso de la República en el plazo de 24 horas de aprobada dicho decreto, así como sobre su prórroga.

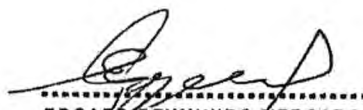
CUARTO. - Creación del Registro de Uso de Motocicletas de las categorías L1 y L3

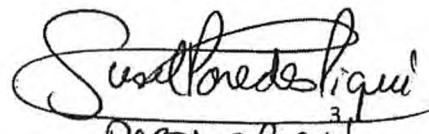
El Ministerio de Transportes habilitará los recursos necesarios para la creación del Registro de Uso de Motocicletas de las categorías L1 y L3 que permitirá contar con la información requerida en la presente norma, como parte de las medidas adoptadas en la lucha contra la inseguridad ciudadana y el delito. El registro que realizaran las personas deberá ser gratuito.

Asimismo, coordinará con el Ministerio del Interior la accesibilidad a dicho registro, a fin de otorgar facilidades a la PNP y personal encargado de fiscalizar en los Gobiernos Locales, el cumplimiento de los requisitos legales solicitados y sancionar frente al incumplimiento de las disposiciones establecidas en el marco de sus competencias.

Lima, octubre de 2024


ISABEL CORTEZ AGUIRRE
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


EDGARD REYMUNDO MERCADO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


Susana Pineda Pique
PAREDES PIQUE


ISABEL CORTEZ AGUIRRE
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA

1.1. PROBLEMÁTICA DE LA INSEGURIDAD CIUDADANA POR LA COMISION DE DELITOS MEDIANTE EL USO DE MOTOCICLETAS DE LA SCATEGORÍAS L1 Y L3

La situación crítica de inseguridad ciudadana viene afectando a nuestro país hace muchos años sin lograr resolverlo, pues las acciones y gestiones no han sido suficiente ni estratégicas para atender la problemática de la violencia que nos afecta y perjudica. En los últimos 5 años la inseguridad ciudadana le cuesta al Perú 3% de su PBI 3%, casi 31,000 millones de soles, sin establecer los gastos en el que incurren las familias, las empresas, para protegerse de la delincuencia.

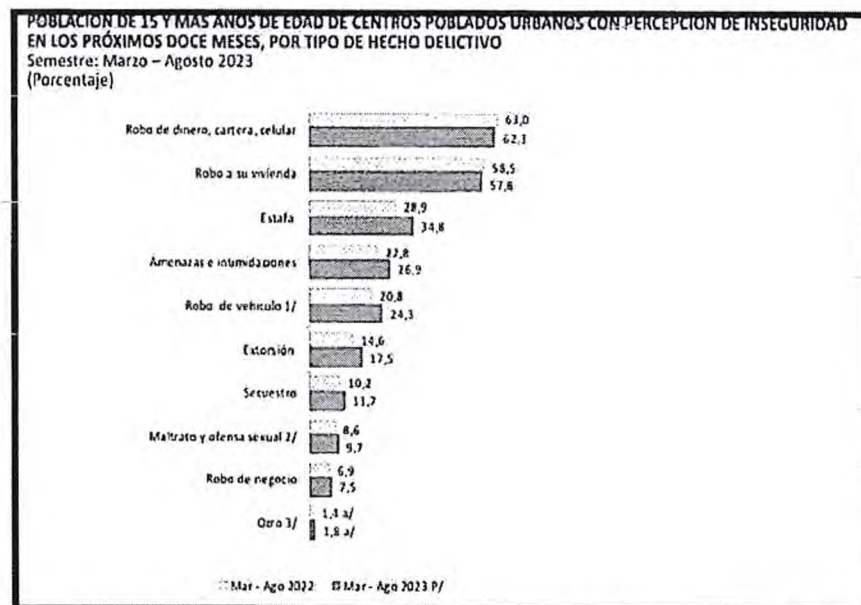
Entre las diversas modalidades de delincuencia que nos afectan, una de las más comunes relacionadas a los delitos de robos y homicidios son las ejecutadas mediante el uso de motocicletas de categorías L1 y L3, originando alarma social pues dicha modalidad se ha convertido en cotidiana, alterando la tranquilidad y seguridad pública.



Las facilidades que otorgan estos medios de transporte son aprovechados por los delincuentes, pues la capacidad que ofrecen estos vehículos y sus implementos para explorar e ingresar a lugares públicos, identificar víctimas, ocultar la identidad de sus ocupantes, huir del lugar y evitar obstáculos durante una eventual persecución los ha convertido en un potencial instrumento de proliferación de violencia.

La población se encuentra en una situación de alerta y temor respecto al uso de motocicletas, pues lo identifican para el uso de delitos sobre todo si es usado por dos personas, y no solo en Lima y Callao sino a nivel nacional, pues los delincuentes usan este transporte aprovechando que no existe un real registro y control por parte de las entidades competentes, permitiendo la impunidad pues no es posible hacer seguimiento de las licencias y tarjetas de propiedad de los propietarios de las motocicletas.

El robo usando motocicletas hurtadas o robadas no es una forma nueva de la delincuencia, sin embargo, en su momento al no tener índices tan elevados no fue trabajado la labor preventiva por lo que ahora los niveles de violencia y delincuencia usando dicho transporte se ha incrementado de manera alarmante, lo que nos obliga a actuar pues las muertes y perjuicio económico que nos trae la delincuencia nos está desbordando.



Fuente: Ministerio del Interior

Desde el año 2021 el incremento de asaltos que se cometieron empleando estos vehículos menores es alarmante, por ejemplo, en un solo mes se cometieron 40 asesinatos, de los cuales 18 fueron perpetrados usando motocicletas de categorías L1 y L3, no lográndose la detención de los delincuentes pues estos vehículos les permiten el rápido escape, sumándose a ello que no hay restricciones para los implementos que usan como los casos y chalecos.

No se pretende estigmatizar el uso de las motocicletas de categorías L1 y L3, sino que ha sido usado de manera perversa y el protagonismo que ha cobrado por la incidencia delictiva realizado con este medio de transporte, donde hay un conductor y un acompañante que lleva a cabo la acción delictiva, con la finalidad de darse a la fuga rápidamente antes de que pueda ser alcanzado por la Policía Nacional y/o Serenazgo.

El Perú es el país de la región donde más se percibe un aumento de la criminalidad y donde más inseguridad se percibe, situación que incluso ha sido alertada por países extranjeros, perjudicando directamente la economía del país, como es el turismo, la gastronomía, cultura, entre otros, por lo que coadyuvar a luchar contra la delincuencia es una de nuestras responsabilidades como legisladores.

Solo en los primeros seis meses del 2022 las comisarías de todo el Perú registraron más de 260.000 denuncias por diversos delitos, los más denunciados son los delitos contra el patrimonio que incluyen hurto robo y estafa entre enero y junio del 2022 concentrando casi el 60% del total de denuncias ante la Policía Nacional.

A ello se suma, la poca asignación de recursos por personas respecto a la seguridad ciudadana, 11 distritos de Lima y el callao asigna menos de 20 soles por persona para orden público y seguridad; en promedio un distrito capitalino invierte 60 soles per cápita en prevenir y combatir la delincuencia; 23 distritos es decir más del 50% del total están por debajo de ese promedio, los distritos que menos recursos tienen para este fin son los de la periferia, por ejemplo, los presupuestos más bajos por persona están en los distrito de los Olivos, San Martín de Porres.

Al respecto, diversos alcaldes ya han emitido ordenanzas sobre el uso de las motocicletas para prohibir que dos personas circule, pero ante ello, es necesario que la regulación sea dispuesta a través de una norma, pues dicha medida podría colisionar sino se estipula con justificación el derecho a la libertad de tránsito, por ello, es necesario proponer una norma que no genere algún tipo de violación

a dicho derecho, entendiéndolo que ningún derecho es absoluto y que en relación a una evaluación de derechos constitucionales, el derecho a la vida, la pasa y la tranquilidad debe priorizarse sobre otros derechos, pues si no se protege la vida ningún otro derecho podrá ser ejercido.

Lamentablemente la inseguridad ciudadana viene en aumento todos los peruanos a pesar de los diversos estados de emergencia declarados el incremento de la criminalidad es alarmante, 28 de cada 100 peruanos dicen haber sufrido un acto delictivo en los últimos 12 meses.



En otros países donde la delincuencia y la criminalidad generaron zozobra, se aplicaron medidas excepcionales y temporales como Colombia, para implementar por ejemplo el registro de las placas en los chalecos, así como la prohibición de dos personas que coadyuvó a la disminución de la delincuencia.

Diversas normas han sido útiles para combatir la criminalidad relacionados a la limitación temporal de algunos derechos como es el caso de la libertad de tránsito, teniendo el apoyo de la sociedad, que consideró importante se establezcan reglas excepcionales para generar la disminución de la criminalidad.

- Colombia, Ley 769 de 2002 (julio 06), por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictamen disposiciones
- Colombia, Ley 599 de 2000 (julio 24), por el cual se expide el Código Penal (artículo 109).
- Chile, Ley 21088, Modifica la Ley de tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte.
- Chile, Decreto 123, dispone requisitos que deben cumplir los dispositivos y sistemas de seguridad de las motocicletas.
- Chile, Decreto 231, establece caso reglamentario para conductores y ocupantes de vehículos que indica.
- México, Ley de movilidad de la ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14.07.2014.
- México, Reglamento de tránsito de la ciudad de México, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 17.08.2015; última reforma publicada el 31.03.2022.

Normas emitidas en países como Colombia, Chile y México que coadyuvaron a la lucha contra la inseguridad ciudadana.

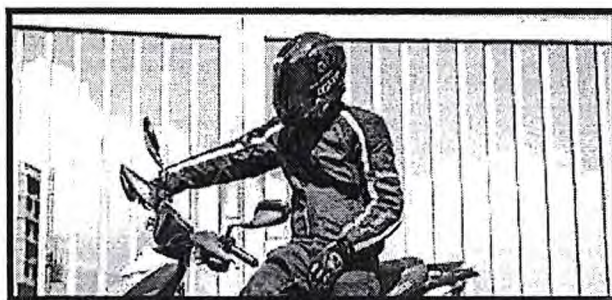
1.2. IMPORTANCIA DE ESTABLECER MEDIDAS EXCEPCIONALES Y TEMPORALES RESPECTO AL USO DE MOTOCICLETAS A FIN DE COADYUVAR A LA LUCHA CONTRA LA INSEGURIDAD CIUDADANÍA

En el 2016 se aprobó el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, la cual tiene por objeto fortalecer la operatividad de la Policía Nacional del Perú para fiscalizar, supervisar y controlar los vehículos en materia de tránsito y transporte de personas y mercancías, en todo el territorio de la república, para la prevención, investigación y combate de los delitos y faltas, en el ejercicio de sus funciones y en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana (SINASEC).

Al respecto, diversos articulados por el año de su dación no requerían especificaciones o atenciones más complejas respecto al uso de cascos y chalecos de los que se transportan en motocicletas.

La criminalidad ha aprovechado la no exigibilidad de ciertos medios respecto al uso de los implementos de motocicletas, por lo que es necesario establecer ciertos requisitos para coadyuvar de manera efectiva la lucha contra la inseguridad ciudadana, a fin de eliminar oportunidades, identificar de manera inmediata las transgresiones, evitar escapes y anticipación a la comisión del delito. Por ejemplo, al no encontrarse prohibido el uso de cascos con lunas polarizadas o el no exigir el número de placa en los mismos, así como por ejemplo usar pasamontañas, no permitir visibilizar el rostro de los delincuentes, situación que es aprovechada por los mismos por lo que la presente propuesta legislativa busca establecer lo siguiente:

Se prohíbe el uso de pasamontañas, máscaras y otros objetos que dificulten la identificación del conductor. Los cascos permitidos deben contar con mica transparente o estar sin mica, garantizando la visibilidad del rostro del conductor.



La permisibilidad del uso de implementos como pasamontañas o cascos con luna polarizadas favorecen la delincuencia.

No se discute la necesidad de llevar los cascos cuando se circula en la moto lineal como protección corporal ante posibles accidentes, sino que su diseño oculte el rostro y coadyuve a la delincuencia a ocultar su rostro, por lo que los mismos deberán estar diseñados de una manera tal que permita ver el rostro de la persona que conduce la moto lineal, encontrándose amparada este aspecto de la presente propuesta legislativa en el artículo 44 de la Constitución Política, al establecer que el Estado debe proteger a la población de las amenazas contra su seguridad, siendo el caso que no ocupa que la delincuencia motorizada con rostro tapado para ocultar la identificación del delincuente constituye una amenaza contra la seguridad.

Asimismo, con el objeto de no vulnerar ningún derecho constitucional como es el caso del derecho a la libertad de tránsito, se ha propuesto que la restricción que dos personas viajen en una moto sea durante la declaración de estados de emergencia, por razones de seguridad ciudadana e incluso dicha medida protege al propietario y conductor de la motocicleta que usa su moto de manera correcta y legal, pues ello permitiría que quienes hayan robado su vehículo y lo usen para actividades delictivas no lo realicen.

Al respecto, se establece que dicha medida no sea aplicada para el personal de las Fuerzas Armadas, la Policía Nacional del Perú, Serenazgo Municipal, y otros servidores y/o funcionarios que tengan autorización expresa de la entidad central, regional o local, siempre y cuando los servicios que brinden sean esenciales.

Adicionalmente, considerando que existen zonas o distritos de alta concentración delictiva que no hayan sido declarados en emergencia, previa evaluación y conforme a registros oficiales, el Ministerio del Interior en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones puede disponer a través de decreto supremo como medida excepcional y temporal para prevenir la inseguridad ciudadana la restricción de transportar pasajeros en motocicletas de las categorías L1 y L3 con uno o más acompañantes, no debiendo exceder dicha medida del plazo de 6 meses, la cual puede ser prorrogada por única vez por un plazo igual, previa evaluación del impacto de la medida.

La propuesta legislativa pretende fortalecer la seguridad de los motociclistas y limitar el uso de las motocicletas en la comisión de delitos, regulando que las motocicletas sean conducidas exclusivamente por sus propietarios o en el caso que las conduzcan terceros (por cuestiones laborales), deben estar debidamente identificados, registrados y autorizados por los propietarios ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, además de contar con la licencia correspondiente.

Considerando que hay ciudadanos que usan la motocicletas como medio de transporte esencial, por ejemplo aquellos que llevan a sus hijos al colegio o a sus esposas al trabajo se ha exonerado esta restricción, debiendo realizar por ser necesario y no sea aprovechada esta permisibilidad por los delincuentes, registrar los datos de sus familiares o personas a quienes deben trasladar de manera permanente siendo dicho trámite gratuito, a fin de que ante una fiscalización no tengan ninguna complicación que limite su libertad de tránsito.

A fin de efectivizar dicha medida, se propone que el Ministerio de Transportes habilite los recursos necesarios para la creación del Registro de Uso de Motocicletas de las categorías L1 y L3 que permitirá contar con la información requerida en la presente norma, como parte de las medidas adoptadas en la lucha contra la inseguridad ciudadana y el delito. Asimismo, coordinará con el Ministerio del Interior la accesibilidad a dicho registro, a fin de otorgar facilidades a la PNP y personal encargado de fiscalizar en los Gobiernos Locales, el cumplimiento de los requisitos legales solicitados y sancionar frente al incumplimiento de las disposiciones establecidas en el marco de sus competencias.

Sobre dicho registro se precisa que será gratuito, con la finalidad de originar ningún perjuicio a los ciudadanos que coadyuvarán también a la lucha contra delincuencia generando el registro correspondiente.

Las exigencias establecidas en la presente norma respecto al uso de cascos y chalecos distintivos entrarán en vigor a los veinte días calendario, contados a partir de la entrada en vigor de la presente norma, plazo dentro del cual el MTC emite las especificaciones técnicas necesarias.

Siendo de suma importancia la labor de fiscalización del Congreso de la República, mi propuesta de ley establece que el Ministerio del Interior debe informar sobre la justificación de la emisión del decreto supremo que dicta la medida excepcional y temporal estipulada en el inciso 5.5. de la presente norma a la Comisión de Defensa Nacional del Congreso de la República en el plazo de 24 horas de aprobada dicho decreto, así como sobre su prórroga.

Por todo lo antes señalado, la necesidad de establecer excepcional y eventualmente restricciones, esto se ve amparado debido al actual contexto de violencia que requiere acciones concretas y efectivas, propuesta que es requerida por diversos alcaldes distritales de Lima Metropolitana y en general a nivel nacional, quienes han solicitado la aprobación de una ley que prohíbe la circulación de motos lineales con dos ocupantes a bordo, con el fin de prevenir los asaltos y casos de sicarios que se suelen emplear en este tipo de unidades.

1.3. RAZONABILIDAD DE LA PRESENTE PROPUESTA LEGISLATIVA QUE NO VULNERA EL DERECHO A LA LIBERTAD DE TRÁNSITO, TODA VEZ QUE, PROTEGER EL DERECHO A LA VIDA Y LA SEGURIDAD SON PRIMORDIALES PARA EL EJERCICIO DE DERECHOS CONSTITUCIONALES

Las medidas excepcionales y temporales establecidas en la presente propuesta, desde una primera lectura, podrían colisionar con el derecho a la libre circulación de los ciudadanos, reconocido en el artículo 2 inciso 11 de la Constitución; sin embargo, conforme al planteamiento las mismas se aplicarían de forma EXCEPCIONAL, TEMPORAL Y SELECTIVA en aquellos lugares que presenten considerable incidencia delictiva, infiriendo que son idóneas pues se corresponde con la exigencia que impone el fenómeno delictivo.

La necesidad de plantear la presente propuesta permitirá alcanzar un fin constitucionalmente legítimo que consiste en garantizar la seguridad, calidad de vida y tranquilidad de las personas.

El derecho al libre tránsito no es absoluto, ya que al igual que los demás derechos reconocidos en la Constitución Política, así como en otros instrumentos normativos, posee limitaciones, sobre todo cuando las acciones de las personas generan riesgo directo y latente a la vida de la población, como es el caso que nos ocupa.

El numeral 1 del artículo 2 de la Carta Magna, dispone que toda persona tiene derecho a la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar. Los derechos enumerados en el párrafo anterior representan derechos básicos para la subsistencia de la persona, sin los cuales no sería posible el ejercicio de los demás derechos que le reconoce el texto constitucional.

Así, el derecho a la vida, es el derecho primario por excelencia, básico y natural que posee la persona. Por ello, merece la protección de la sociedad y del Estado. El ser humano goza de este derecho, que le es inherente simplemente por ser tal, por el hecho de haber sido concebido.

El derecho objetivo a la vida, recogido por los ordenamientos jurídicos, es la consecuencia de una exigencia existencial. No se adquiere el derecho a la vida porque el derecho positivo se lo atribuya, sino que se trata de un derecho natural que aquel sólo debe reconocer y proteger.

El Tribunal Constitucional ha establecido a través de su diversa jurisprudencia que el derecho a la libertad de tránsito no es un derecho absoluto, ya que puede y debe ser limitado por diversas razones. Así, la libertad de tránsito se encuentra razonablemente restringida, por lo que es importante exponer textualmente lo que señala:

(...)

Al respecto, ha explicado que, como parte de la sentencia del Expediente N.º 1091-2002-HC/TC, la libertad de tránsito no constituye un derecho absoluto y ciertamente tiene sus límites.

Por mandato expreso de normas contenidas en el bloque de constitucionalidad, la libertad de tránsito se encuentra sometida a una serie de límites o restricciones en su ejercicio, con el fin de tutelar otros bienes constitucionalmente protegidos. La aplicación de una medida restrictiva a un caso concreto debe ajustarse al principio de razonabilidad, ser adecuada para desempeñar su función protectora, posibilitar ser el instrumento menos perturbador de los que permitan conseguir el resultado deseado, y guardar proporción con el interés que debe protegerse.

De esta manera, como bien lo ha señalado este Colegiado en la sentencia recaída en el Expediente N.º 2961-2002-HC/TC, no puede permitirse que exista

"(...) una afectación irrazonable y desproporcionada del derecho a la libertad de tránsito, reconocido en el inciso 11 del artículo 2º de la Constitución, dado que no tiene por finalidad la protección de bien constitucional alguno".

A una conclusión similar llega la Defensoría del Pueblo cuando expresa que "(...) cualquier acto o medida que suponga una afectación del derecho al libre tránsito deberá evaluarse dentro de los márgenes de los principios de legalidad y razonabilidad, teniendo presente que dicho derecho, por su carácter fundamental, constituye un parámetro de conformidad para la interpretación de cualquier norma que intente regularlo o limitarlo".

Entonces, si bien toda persona tiene derecho a transitar libremente, nadie tiene la capacidad para impedir tal locomoción, salvo que se incurra en alguno de los supuestos limitativos. Según lo establece el artículo 2º inciso 11 de la Constitución, su ejercicio está restringido por cuestiones de sanidad, mandato judicial o aplicación de la ley de extranjería, supuestos reconocidos explícitamente en la Sentencia del Tribunal en el Expediente N.º 3040-2004-HC/TC.

Además, se deben admitir los supuestos expresamente señalados por la Convención Americana de Derechos Humanos, en el artículo 22° inciso 3, el cual incluye las posibilidades de la prevención de infracciones penales, el resguardo de la seguridad nacional o el orden público, así como la defensa de la moral pública.

Cabe mencionar, además, que en la sentencia del Expediente N.º 3482-2005-HC/TC, este Tribunal expresó que las restricciones a la libertad de tránsito pueden ser calificadas como explícitas e implícitas. Las explícitas son aquellas que se encuentran claramente enumeradas en la Constitución o en la ley y pueden, a su vez, ser de carácter ordinario o extraordinario. De otro lado, las restricciones son implícitas cuando no son expresamente detalladas en norma alguna.

Se trata de aquellas situaciones en donde se hace necesario vincular el ejercicio del derecho a la libertad de tránsito con otros derechos o bienes constitucionalmente relevantes, a fin de poder determinar, dentro de una técnica de ponderación, cuál de ellos es el que, bajo determinadas circunstancias, debe prevalecer.

Son diversos los casos en que existe limitación implícita a la libertad de tránsito, pero entre ellas cabe resaltar las siguientes:

- Seguridad ciudadana: La seguridad ciudadana no debe ser observada como un derecho fundamental sino como un bien jurídico protegido, habida cuenta que hace referencia a un conjunto de acciones o medidas que están destinadas a salvaguardar el desarrollo de la vida comunitaria dentro de un contexto de paz, tranquilidad y orden, mediante la elaboración y ejecución de medidas vinculadas al denominado poder de Policía. La seguridad ciudadana consolida una situación de convivencia con 'normalidad', vale decir, preservando cualquier situación de peligro o amenaza para los derechos y bienes esenciales para la vida comunitaria.

Tal como lo señala la Defensoría del Pueblo, la seguridad ciudadana tiene una doble implicancia; por un lado, plantea un ideal de orden, tranquilidad y paz, que es deber del Estado garantizar; y, por el otro, permite el respeto de los derechos y cumplimiento de las obligaciones individuales y colectivas.

De otro lado, este Colegiado ha precisado en la sentencia emitida en el Expediente N.º 349-2004-AA/TC, que se trata de "(...) un estado de protección que brinda el Estado y en cuya consolidación colabora la sociedad, a fin de que determinados derechos pertenecientes a los ciudadanos puedan ser preservados frente a situaciones de peligro o amenaza o repararlos en casos de vulneración o desconocimiento".

Es más, también ha acotado en la sentencia del Expediente N.º 2961-2002-HC/TC, que "(...) es posible permitir la instalación de dispositivos de seguridad, vigilancia y control en las vías públicas, siempre que dicha medida tenga por propósito resguardar la seguridad y tranquilidad de los ciudadanos, cuente con la previa autorización de la autoridad competente, y resulte razonable y proporcional con el fin que se pretende alcanzar".

En el caso, este Colegiado declaró fundado el hábeas corpus y ordenó que la demandada retire en forma inmediata e incondicional las rejas metálicas colocadas en la vía pública.

En general, este Tribunal se pronunció a favor de la colocación de rejas en la vía de acceso al lugar de residencia de los demandantes, argumentando que con ello se estaría tutelando la seguridad de los habitantes de la zona. Es decir, se aceptaba la reducción del contenido de la libertad de tránsito (ello tampoco significa que se eliminaba su existencia) en pos de un bien jurídico que merece una protección superlativa en las circunstancias actuales de inseguridad ciudadana.

El Comité de Derechos Humanos de la Organización de las Naciones Unidas, como parte de la ya mencionada Observación General N.º 27, reconoce la posibilidad restricciones a zonas militares por motivos de seguridad nacional. Asimismo, se puede recurrir a una restricción válida y necesaria de la libertad de tránsito para la protección de la seguridad nacional y el orden público.

Igualmente, en la sentencia del Expediente N.º 0311-2002-HC/TC, el Tribunal Constitucional señaló que "(...) las vías públicas son bienes de dominio público, y no privado. No obstante, previa autorización de la autoridad competente, y bajo cánones de razonabilidad y proporcionalidad, es posible permitir la instalación de dispositivos en ellas -tranqueras de seguridad- las mismas que no pueden tener por propósito restringir la libertad de tránsito, sino tan sólo resguardar la seguridad y tranquilidad de los ciudadanos.

Del texto legislativo propuesto se desprende que no existe ningún derecho constitucional violado por el contrario, por ejemplo en el caso del uso de cascos o implementos para los motociclistas, el ocultamiento del rostro en un espacio público o privado constituye un riesgo contra el orden público que atenta contra la vida, la integridad moral, psíquica y física de la persona humana, así como a su libre desarrollo y venesta, tal como están garantizados en el inciso 1 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú.

II. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente iniciativa no genera egreso al erario nacional, ya que el mismo busca regular de manera excepcional y temporal restricciones para el uso de motocicletas lineales, respetando los controles de razonabilidad; por cuanto estas no son absolutas, siendo oportunas para el fortalecimiento de la seguridad ciudadana en nuestro país.

Por el contrario, los beneficios son significativos, ya que se busca combatir la criminalidad, evitando la comisión de delito en motocicletas con más de un ocupante, en beneficio de la ciudadanía en general, protegiendo así los derechos a la vida, a la integridad física, a la tranquilidad pública, entre otros.

Asimismo, se ha tomado como referencia la propuesta del Ejecutivo presentada en su oportunidad contenida en el Proyecto de Ley N° 1326/2021-PE¹, presentado por el Poder Ejecutivo, mediante el cual propone la Ley que establece restricciones en el uso de motocicletas en zonas urbanas con alto riesgo de victimización delictiva. las opiniones del Ejecutivo emitidas en su oportunidad, las solicitudes diversos alcaldes y sobre todo en el pedido de la ciudadanía de combatir la delincuencia.

III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACION NACIONAL

La iniciativa legislativa no se contrapone con ninguna norma de nuestro sistema legislativo, por el contrario, aporta de manera necesaria y positiva en la lucha contra la inseguridad ciudadana.

¹ <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/1326>

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa legislativa está vinculada en la Política de Estado N° 1 relacionado a la Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana². Asimismo, la presente propuesta legislativa tiene concordancia con los objetivos de la Agenda Legislativa para el Periodo Anual 2023-2024.

² <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/i-democracia-y-estado-de-derecho/7-erradicacion-de-la-violencia-y-fortalecimiento-del-civismo-y-de-la-seguridad-ciudadana/>