

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303/2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

**COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL, ORDEN INTERNO, DESARROLLO
ALTERNATIVO Y LUCHA CONTRA LAS DROGAS**

**PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2022-2023
DICTÁMEN**



Señor Presidente

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas las siguientes iniciativas legislativas:

Proyecto de Ley N° 556/2021-CR, actualizado por acuerdo del Consejo Directivo el 18 de octubre de 2021, (actualización del Proyecto de Ley N° 1696/2016-CR) mediante el cual propone la Ley que prohíbe conducir una motocicleta lineal llevando a uno o más pasajeros acompañantes y obliga a usar casco protector.

Proyecto de Ley N° 1303/2021-CR, presentado por el grupo parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa de los Congresistas de la República Jiménez Heredia David Julio, López Morales Jeny Luz, Alegría García Arturo, Ventura Ángel Héctor José, Barbarán reyes Rosangella Andrea, Lizarzaburu Lizarzaburu Juan Carlos Martín y Aguinaga Recuenco Alejandro Aurelio; por el que se proponen la Ley que Fortalece la Lucha contra la Inseguridad Ciudadana y la Reducción de Delitos cometidos en Motocicletas.

Proyecto de Ley N° 1326/2021-PE, 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.

Proyecto de Ley N° 1333/2021-CR, presentado por el grupo parlamentario Perú Democrático, a iniciativa de los congresistas Kamiche Morante Luis Roberto, Echeverría Rodríguez Hamlet, Valer Pinto Héctor, Limachi Quispe Nieves Esmeralda, Bermejo Rojas Guillermo, Zeballos Madariaga Carlos Javier y Chávez Chino Betssy Betzabet; por el que se propone la Ley que fortalece la seguridad de los motociclistas y limita el uso de las motocicletas en la comisión de delitos.

Proyecto de Ley N° 1478/2021-CR, presentado por el grupo parlamentario Podemos Perú, a iniciativa de los congresistas Calle Lobatón Digna, Luna Gálvez José León y Wong Pujada Enrique; por el que se propone la Ley que Establece Medidas para la circulación de motos lineales.

Proyecto de Ley N° 1637/2021-GL, presentado por la Municipalidad Distrital de Miraflores, mediante el cual propone la Ley que fortalece la lucha contra la



Firmado digitalmente por:
AZURIN LOAYZA Alfredo FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/12/2022 11:36:26-0500



Firmado digitalmente por:
RAMIREZ GARCIA Tania
Estefany FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 28/12/2022 23:05:31-0500

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

inseguridad ciudadana y la reducción de delitos cometidos en motocicletas lineales.

Proyecto de Ley N° 1694/2021-CR, presentado por el grupo parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa de los congresistas Cordero Jon Tay Luis Gustavo, Huamán Coronado Raúl, Lizarzaburu Lizarzaburu Juan Carlos Martín, López Morales Jeny Luz, Ramírez García Tania Estefany y Aguinaga Recuenco Alejandro Aurelio; por el que se propone la Ley que refuerza la seguridad ciudadana estableciendo prohibiciones a los conductores de motocicletas con la finalidad de reducir la comisión de delito utilizando este medio de transporte y modifica el artículos 5° Decreto Legislativo N° 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Proyecto de Ley N° 3219/2022-CR, presentado por el grupo parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa de los congresistas Paúl Silvio Gutiérrez Ticona, Elizabeth Sara Medina Hermosilla, Francis Jhasmina Paredes Castro, Jhakeline Katy, Pasión Neomias Dávila Atanacio y Lucinda Vásquez Vela; por el que se propone la Ley que modifica el artículo 5 e incorpora el artículo 6-A y 6-B en el Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Después del análisis y debate correspondientes, la Comisión acordó por **MAYORÍA** de los presentes, en su Quinta Sesión Extraordinaria, celebrada el 14 de diciembre de 2022, aprobar el presente dictamen, con los votos a favor de los congresistas Diego Bazán Calderón, Tania Ramírez García, Carlos Alva Rojas, Roberto Chiabra León, Patricia Chirinos Venegas, Américo Gonza Castillo, Juan Carlos Lizarzaburu Lizarzaburu, Jeny López Morales, Segundo Montalvo Cubas, Roberto Sánchez Palomino y Alex Paredes Gonzales; con votos en contra Alfredo Azurín Loayza, José Cueto Aservi y Jorge Montoya Manrique; y, sin abstenciones; con la licencia de la congresista Vivian Olivos Martínez.

Asimismo, en la misma sesión se aprobó por unanimidad de los parlamentarios presentes, el acta con dispensa de su lectura; con los con los votos a favor de los congresistas Diego Bazán Calderón, Tania Ramírez García, Alfredo Azurín Loayza, Carlos Alva Rojas, Roberto Chiabra León, Patricia Chirinos Venegas, José Cueto Aservi, Jeny López Morales, Pedro Martínez Talavera, Jorge Montoya Manrique, Segundo Montalvo Cubas, Roberto Sánchez Palomino, Héctor Valer Pinto y Alex Paredes Gonzales.

I. SITUACIÓN PROCESAL

1.1. Antecedentes

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

El Proyecto de Ley N° 1696/2016-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa de los Congresistas Clayton Flavio Galván Vento, Héctor Virgilio Becerril Rodríguez, Guillermo Augusto Bocángel Weydert, Mario Fidel Mantilla Medina, Guillermo Hernán Martorell Sobero, Glider Agustín Ushñahua Huasanga y Roberto Gamaniel Vieira Portugal; que propone la Ley que prohíbe conducir una motocicleta lineal llevando a uno o más pasajeros acompañantes y obliga usar casco protector

Esta iniciativa fue presentada en el Área de Trámite documentario Parlamentario el 21 de julio de 2017 y decretada el 04 de agosto de 2017 a la Comisión de Transportes y Comunicaciones; como comisión única dictaminadora.

La Comisión Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas solicita que esta iniciativa le sea decretada como segunda comisión dictaminadora; lo que fue aprobado por el Consejo Directivo en su sesión del 07 de marzo de 2018; donde fue recibida el 27 de marzo de 2018.

La Comisión de Defensa Nacional aprueba un dictamen por UNANIMIDAD, con una fórmula legal con un texto sustitutorio.

La Comisión de Defensa Nacional presenta el 22 de julio de 2019 un dictamen favorable; siendo exonerado del dictamen de la comisión de Transportes y Comunicaciones el 27 de julio del mismo año, por Acuerdo de Junta de Portavoces.

En el actual periodo parlamentario, el Consejo Directivo, con fecha 18 de octubre de 2021 actualizó esta iniciativa, asignándole el número 556/2021-CR.

Proyecto de Ley N° 3945/2018-GL, presentado a iniciativa de la Municipalidad Distrital de Miraflores, por el que se propone la Ley que fortalece la lucha contra la inseguridad ciudadana y la reducción de delitos cometidos en motocicletas lineales; el mismo que fuera decretado y recibido el 5 de marzo de 2019, a las comisiones de Transportes y Comunicaciones, comisión principal, y Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la gestión del Estado, comisión secundaria. Al término del periodo parlamentario 2016-2021 quedó en las comisiones, sin elaboración de dictamen.

1.2. Situación Actual

Proyecto de Ley N° 556/2021-CR, fue presentado en el Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 26 de octubre de 2021; siendo

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

actualizado (antes Proyecto de Ley N° 1696/2016-CR) mediante Acuerdo de Consejo Directivo el 18 de octubre de 2021, el mismo que fuera decretado y recibido el 03 de noviembre de 2021 en la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas, como única comisión dictaminadora.

Proyecto de Ley N° 1303/2021-CR, fue presentado en el Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 14 de febrero de 2022; el mismo que fuera decretado el 16 de febrero de 2022 a la Comisión de Defensa Nacional Orden Interno Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas, como única comisión dictaminadora en la misma fecha.

Proyecto de Ley N° 1326/2021-PE, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 17 de febrero de 2022; el mismo que fuera decretado y recibido en la Comisión de Defensa Nacional Orden Interno Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas el 21 de febrero de 2022, como única comisión dictaminadora.

Proyecto de Ley N° 1333/2021-CR, fue presentado en el Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 18 de febrero de 2022; el mismo que fuera decretado y recibido en la Comisión de Defensa Nacional Orden Interno Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas el 24 de febrero de 2022, como única comisión dictaminadora.

Proyecto de Ley N° 1478/2021-CR, fue presentado a la Oficina de Trámite Documentario el 15 de marzo de 2022, el mismo que fuera decretado y recibido en la Comisión de Defensa Nacional Orden Interno Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas, el 28 de marzo de 2022, como principal comisión dictaminadora; siendo decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como segunda comisión dictaminadora.

Proyecto de Ley N° 1637/2021-GL, fue presentado en el Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 6 de abril de 2022, el mismo que fuera decretado y recibido en la Comisión de Defensa Nacional Orden Interno Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas, el 8 de abril del 2022, como segunda comisión dictaminadora; siendo la Comisión de Transportes y Comunicaciones la principal comisión dictaminadora.

Proyecto de Ley N° 1694/2021-CR, fue presentado en el Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 07 de abril de 2022, el mismo que fuera decretado y recibido en la Comisión de Defensa Nacional Orden Interno Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas, el 13 de abril del 2022, como segunda comisión dictaminadora; siendo la

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Comisión de Transportes y Comunicaciones la principal comisión dictaminadora.

Proyecto de Ley N° 3219/2022-CR, fue presentado en el Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 05 de octubre de 2022, el mismo que fuera decretado y recibido en la Comisión de Defensa Nacional Orden Interno Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas, el 10 de octubre de 2022, como única comisión dictaminadora.

1.3. Cumplimiento de los requisitos constitucionales y reglamentarios

La Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas, en su calidad de comisión ordinaria encargada de estudiar y de dictaminar las iniciativas legislativas que buscan perfeccionar el marco legal que contribuya con el fortalecimiento del Sistema de Seguridad y Defensa Nacional, es competente para emitir el presente dictamen, de conformidad con el artículo 34 del Reglamento del Congreso.

En ese sentido, al haberse recibido en este órgano parlamentario ocho iniciativas legislativas que versan sobre la misma materia o materias conexas, se ha procedido a su acumulación a fin de elaborar un solo dictamen sobre las mismas, considerando que todas están referidas a la seguridad ciudadana. Estas propuestas comprenden dos derechos fundamentales, estos son, el derecho al libre tránsito de las personas que se movilizan en motocicletas y el derecho a la vida de las víctimas de los delincuentes que utilizan las motocicletas para cometer hechos delictivos.

Así, luego de la revisión de las iniciativas legislativas mencionadas, se puede determinar que, estas cumplen con los requisitos generales y especiales de las proposiciones de ley, establecidos en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República; por lo que se dispuso se prosiga con el trámite de estudio, pedido de opinión y dictamen correspondiente.

II. OPINIONES SOLICITADAS Y RECIBIDAS

2.1. Opiniones solicitadas

Para la elaboración del presente dictamen, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 96 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con los artículos 22, literal b), 69 y 87 del Reglamento del Congreso de la República, se solicitó la opinión especializada a las siguientes entidades:

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio 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 N° 556/2021-CR

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
Oficio N° 409-2021-2022/CDNODIALCD-CR	Presidencia del Consejo de Ministros	09.11.21
Oficio N° 765-2021-2022/CDNODIALCD-CR	Reiterativo	12.01.22
Oficio N° 410-2021-2022/CDNODIALCD-CR	Ministerio del Interior	09.11.21
Oficio N° 766-2021-2022/CDNODIALCD-CR	Reiterativo	12.01.22
Oficio N° 411-2021-2022/CDNODIALCD-CR	Ministerio de Transporte y Comunicaciones	09.11.21
Oficio N° 763-2021-2022/CDNODIALCD-CR	Reiterativo	12.01.22
Oficio N° 412-2021-2022/CDNODIALCD-CR	Asociación de Municipalidades del Perú	09.11.21
Oficio N° 762-2021-2022/CDNODIALCD-CR	Reiterativo	12.01.22
Oficio N° 413-2021-2022/CDNODIALCD-CR	Ministerio Público	09.11.21
Oficio N° 764-2021-2022/CDNODIALCD-CR	Reiterativo	12.01.22
Oficio N° 414-2021-2022/CDNODIALCD-CR	Poder Judicial	09.11.21
Oficio N° 767-2021-2022/CDNODIALCD-CR	Reiterativo	12.01.22

Proyecto de Ley N° 1303/2021-CR

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
Oficio N° 854-2021-2022-CDNODIALCD/CR	Ministerio del Interior	18.02.22
Oficio N° 855-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Ministerio de Justicia y Derechos Humanos	18.02.22
Oficio N° 856-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Asociación de Municipalidades del Perú	18.02.22
Oficio N° 857-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	18.02.22
Oficio N° 858-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Ministerio de Defensa	18.02.22
Oficio N° 859-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	18.02.22
Oficio N° 860-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Presidencia de la Corte Suprema de Justicia	18.02.22
Oficio N° 861-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Ministerio Público	18.02.22
Oficio N° 862-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Presidencia del Consejo de Ministros	18.02.22

Proyecto de Ley N° 1326-2021-PE

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
Oficio N° 899-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Asociación de Municipalidades de Perú	23.02.22
Oficio N° 900-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	23.02.22
Oficio N° 901-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Ministerio Público	23.02.22
Oficio N° 902-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Presidencia de la Corte Suprema de Justicia	23.02.22

Proyecto de Ley N° 1333-2021-CR

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
Oficio N° 987-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Asociación de Municipalidades del Perú	08.03.22
Oficio N° 988-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	08.03.22
Oficio N° 989-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Ministerio de Defensa	08.03.22
Oficio N° 990-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Ministerio del Interior	08.03.22
Oficio N° 991-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Ministerio de Justicia y Derechos Humanos	08.03.22
Oficio N° 992-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Ministerio Público	08.03.22
Oficio N° 993-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	08.03.22
Oficio N° 994-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Presidencia del Consejo de Ministros	08.03.22
Oficio N° 995-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Presidencia de la Corte Suprema de Justicia	08.03.22

Proyecto de Ley N° 1478/2021-CR

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
Oficio N° 1082-2021-2022/CDNODIALCD/CR	Asociación de Municipalidades de Perú	30.03.22

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Oficio N° 1083-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	30.03.22
Oficio N° 1084-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio de Defensa	30.03.22
Oficio N° 1085-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio del Interior	30.03.22
Oficio N° 1086-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio de Justicia	30.03.22
Oficio N° 1087-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio Público	30.03.22
Oficio N° 1088-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	30.03.22
Oficio N° 1089-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Presidencia de Consejo de Ministros	30.03.22
Oficio N° 1090-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Poder Judicial	30.03.22
Oficio N° 1091-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Municipalidad Provincial del Callao	30.03.22

Proyecto de Ley N° 1637/2021-GL

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
Oficio N° 1219-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio del Interior	13.04.22
Oficio N° 1220-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Presidencia del Consejo de Ministros	13.04.22
Oficio N° 1221-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Poder Judicial	13.04.22
Oficio N° 1222-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	13.04.22
Oficio N° 1223-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio Público	13.04.22
Oficio N° 1224-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio de Justicia y Derechos Humanos	13.04.22
Oficio N° 1225-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio de Defensa	13.04.22
Oficio N° 1226-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	13.04.22
Oficio N° 1227-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Asociación de Municipalidades del Perú	13.04.22

Proyecto de Ley N° 1694/2021-CR

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
Oficio N° 1240-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Asociación de Municipalidades del Perú	19.04.22
Oficio N° 1241-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	19.04.22
Oficio N° 1242-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Poder Judicial	19.04.22
Oficio N° 1243-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio de Defensa	19.04.22
Oficio N° 1244-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio del Interior	19.04.22
Oficio N° 1245-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio de Justicia y Derechos Humanos	19.04.22
Oficio N° 1246-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio Público	19.04.22
Oficio N° 1247-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	19.04.22
Oficio N° 1248-2021-2022/CDNoidalCD/CR	Presidencia del Consejo de Ministros	19.04.22

Proyecto de Ley N° 3219/2022-CR

OFICIO	ENTIDAD	FECHA
Oficio N° 539-2022-2023-CDNoidalCD/CR	Asociación de Municipalidades del Perú	12.10.22
Oficio N° 540-2022-2023-CDNoidalCD/CR	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	12.10.22
Oficio N° 532-2022-2023-CDNoidalCD/CR	Defensoría del Pueblo	12.10.22
Oficio N° 533-2022-2023-CDNoidalCD/CR	Ministerio del Interior	12.10.22
Oficio N° 535-2022-2023-CDNoidalCD/CR	Ministerio de Justicia y Derechos Humanos	12.10.22
Oficio N° 537-2022-2023-CDNoidalCD/CR	Ministerio Público	12.10.22
Oficio N° 536-2022-2023-CDNoidalCD/CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	12.10.22
Oficio N° 534-2022-2023-CDNoidalCD/CR	Presidencia del Consejo de Ministros	12.10.22
Oficio N° 538-2022-2023-CDNoidalCD/CR	Poder Judicial	12.10.22

2.2. Opiniones recibidas:

Al momento de elaborar el presente dictamen se recibieron las opiniones que se detallan a continuación.

Proyecto de Ley N° 556/2021-CR

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

- a) El **Poder Judicial**, mediante el Oficio N° 000099-2022-SG-CS-PJ del 13 de enero de 2022, suscrito por su secretario general, acompañado de:
- El Oficio N° 00008-2022-GA-P-PJ del 11 de enero de 2022, suscrito por la Jefa de Gabinete de Asesores de la Presidencia.
 - El Informe N° 00003-2022-GA-P-PJ del 11 de enero de 2022, suscrito por la Jefa de Gabinete de Asesores.
- b) La **Municipalidad Distrital de Bellavista**, mediante el Oficio N° 253-2022-MDSB/AL del 10 de febrero de 2022, suscrito por su alcalde, acompaña la documentación siguiente:
- Acuerdo de Consejo N° 003-2022-MDB del 20 de enero de 2022.
- c) El **Ministerio de Transporte y Comunicaciones**, mediante Oficio N° 1461-2022-MDSB/AL del 24 de mayo de 2022, suscrito por la Secretaría General, acompaña la documentación siguiente:
- Informe N° 0683-2022-mtc/08 del 19 de mayo de 2022, suscrito por la Oficina General de Asesoría Jurídica.
 - Memorando N° 0304-2022-MTC/18, del 15 de marzo de 2022, suscrito por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.
 - Informe N° 0154-2022-MTC/18.01 del 23 de febrero de 2022, suscrito por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial.
 - Memorando N° 0120-2022-MTC/18, del 02 de febrero de 2022, suscrito por la Oficina General de Asesoría Jurídica.
 - Informe N° 1652-2021-MTC/18.01 del 29 de diciembre de 2021, suscrito por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial.
- d) La **Presidencia del Consejo de Ministros**, mediante el Oficio N° D002051-2022-PCM-SG del 19 de agosto de 2022, suscrito por su Secretaria General; remite la documentación siguiente:
- El Informe N° D001201-2022-PCM-OGAJ del 18 de agosto de 2022, del Director de la Oficina General de Asesoría Jurídica.
 - El Informe N° D000153-2022-PCM-SD del 06 de julio de 2022, de la Secretaría de Descentralización.
 - El Informe Técnico N° 043-022-JUS/DGAC del 30 de mayo de 2022, de la Dirección General de Asuntos Criminológicos.
 - El Oficio Múltiple N° D001650-2021-PCM-SC del 24 de noviembre de 2021, de la Secretaría de Coordinación.
- e) El **Ministerio del Interior**, mediante el Oficio N° 000810-2022/IN/DM, de fecha 26 de octubre de 2022, remite:
- Oficio Múltiple N° D001650-2021-PCM-SC, del 24 de noviembre de 2021, suscrito por la Secretaría de Coordinación.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

- Informe N° 000777-2022/IN/OGAJ, del 19 de mayo de 2022, suscrito por la Directora General de la Oficina General de Asesoría Jurídica.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 3378-2022-OPC-OM-CR del 06 de junio de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 3 opiniones del mes de mayo, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3x6aZxq>.

Proyecto de Ley N° 1303/2021-CR

- a) La **Sociedad de Comercio Exterior del Perú – COMEX**, mediante Carta N° 88-2022/GG/COMEXPERU del 14 de marzo de 2022, remite opinión de los Proyectos de Ley Nos. 1303/2021-CR, 1326/2021-CR y 1333/2022-CR, aduciendo que es necesario que en el proceso de formulación de leyes se realice el análisis de impacto normativo, identificando el problema que se pretende enfrentar y sustentando en evidencia empírica.
- b) La **Asociación Automotriz del Perú – AAP**, a través de la Carta N° 045-2022/AAP-PD-GG, de fecha 18 de marzo de 2022, emite opinión de los Proyectos de Ley N° 1303/2021-CR, 1326/2021-PE y 1333/2021-CR, señalando que el solo hecho de prohibir llevar pasajeros en una moto constituye una afectación a la libertad de tránsito y por ende el derecho de los ciudadanos a una movilidad eficiente y racional.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 1099-2022-OPC-OM-CR del 8 de marzo de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 1548 opiniones del mes de febrero, las mismas que pueden visualizarse en el enlace siguiente <https://bit.ly/35LDDdn>.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante los Oficios Nos. 2084-2022-OPC-OM-CR y 2087-2022-OPC-OM-CR del 7 de abril de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 68 opiniones del mes de marzo, las mismas que pueden visualizarse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3K8m865>.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante los Oficios N° 2766-2022-OPC-OM-CR y 2766-2022-OPC-OM-CR del 10 de mayo de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se ha recibido 1 opinión en el mes de abril, la misma que pueden visualizarse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3yihz6c>.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303/2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante los Oficios Nos. 3387 y 3390-2022-OPC-OM-CR del 06 de junio de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 12 opiniones en el mes de mayo, la misma que pueden visualizarse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3GQGG2q>.

Un grupo de ciudadanos de Manchay, remite una carta a la presidencia del Congreso con fecha 25 de febrero de 2022, mediante la cual un grupo de motociclistas peruanos hacen llegar su enérgico rechazo al Proyecto de Ley N° 1303/2021-CR.

Proyecto de Ley N° 1326/2021-PE

- a) La **Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales**, mediante el Oficio N° 463-2022-ANGR/P del 11 de abril de 2022, suscrito por su Secretario General, acompañado de:
- La Opinión técnica Legal del Proyecto de Ley N° 1326/2021-PE, de fecha 3 de abril de 2022.
- b) El **Poder Judicial**, mediante el Oficio N° 001431-2022-SG-CS-PJ del 25 de abril de 2022, suscrito por su presidente, acompañado de:
- Informe N° 000120-2022-GA-P-PJ, del 20 de abril de 2022, de la Jefa de Gabinete de Asesores.
 - Oficio N° 000176-2022-GA-P-PJ, del 21 de abril de 2022, del Jefe de Gabinete de Asesores.
- c) La **Asociación de Seguridad Privada del Perú - ASEPRI**, mediante el Oficio N° 004-2022 del 22 de febrero de 2022, suscrito por su Gerente General Giovanni Montani, remite opinión sobre la iniciativa legislativa, señalando que, de aplicarse los alcances del proyecto a los servicios de seguridad privada, perjudicaría las operaciones que realizan como empresas autorizadas por SUCAMEC.
- d) La **Sociedad de Comercio Exterior del Perú – COMEX**, mediante Carta N° 88-2022/GG/COMEXPERU del 14 de marzo de 2022, remite opinión de los Proyectos de Ley Nos. 1303/2021-CR, 1326/2021-PE y 1333/2022-CR, aduciendo que es necesario que en el proceso de formulación de leyes se realice el análisis de impacto normativo, identificando el problema que se pretende enfrentar y sustentando en evidencia empírica.
- e) La **Asociación Automotriz del Perú – AAP**, a través de la Carta N° 045-2022/AAP-PD-GG, de fecha 18 de marzo de 2022, emite opinión de los Proyectos de Ley N° 1303/2021-CR, 1326/2021-PE y 1333/2021-CR, señalando que el solo hecho de prohibir llevar pasajeros en una moto constituye una afectación a la libertad de

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

tránsito y por ende el derecho de los ciudadanos a una movilidad eficiente y racional.

- f) El ciudadano **Pedro Aníbal Ramírez Fernández**, con fecha 21 de febrero de 2022, remite carta a la comisión, mediante el cual refiere la necesidad de motivación y justificación de la razonabilidad del proyecto de ley bajo comentario, toda vez que la propuesta de prohibir que las personas que viajen en motocicletas porten armas, es irracional, pues infringiría los derechos a la legítima defensa y seguridad personal, dejando en indefensión a la ciudadanía. Depende de SUCAMEC que no existan delincuentes con licencias.

El ciudadano remite el 7 de marzo de 2022 una segunda carta exigiendo el archivamiento del Proyecto de Ley N° 1326/2021-PE por falta de razonabilidad, justificación, motivación en imperiosa necesidad e incumplimiento del debido proceso de creación de leyes, basado en nueva prueba; adjuntando el Informe N° 00067-2022-SUCAMEC-GAMAC del 3 de marzo de 2022, de la Gerencia de Armas, Municiones y Artículos Conexos de la SUCAMEC., la misma que es reiterada en 21 de setiembre de 2022.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 1104-2022-OPC-OM-CR del 8 de marzo de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 80 opiniones del mes de febrero, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3K4WNto>.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 2071-2022-OPC-OM-CR del 7 de abril de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 31 opiniones del mes de marzo, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3u6flig>.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 2772-2022-OPC-OM-CR del 10 de mayo de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 1 opinión del mes de abril, la misma que podrá verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3P7xvy3>.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 3377-2022-OPC-OM-CR del 6 de junio de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 6 opiniones del mes de mayo, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3akqY3f>.

Proyecto de Ley N° 1333/2021-CR

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

- a) La **Presidencia del Consejo de Ministros**, mediante el Oficio N° D000615-2022-PCM-SG del 17 de marzo de 2022, suscrito por su secretario general, acompañado de:
- El Informe N° D 000355-2022-PCM-OGAJ del 16 de marzo de 2022, de la Oficina General de Asesoría Jurídica, en el que concluye que, por competencia a dicha entidad no le corresponde emitir opinión acerca de esta iniciativa.
 - El Oficio Múltiple N° D000586-2022-PCM-SC del 15 de marzo de 2022, de la Secretaría de Coordinación, trasladando el documento a los ministerios de Interior, Justicia y Derechos Humanos y Transportes y Comunicaciones para que emitan opinión por corresponder a las competencias de dichos sectores.
- b) La **Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales**, mediante el Oficio N° 464-2022-ANGR/P del 11 de abril de 2022, suscrito por su presidente, acompañado de:
- La Opinión técnica Legal del Proyecto de Ley N° 1333/2021-CR, de fecha 5 de abril de 2022.
- c) La **Corte Suprema de Justicia del Poder Judicial**, mediante el Oficio N° 001415-202-SG-CS-PJ del 22 de abril de 2022, suscrito por el secretario general de la Corte Suprema, acompañado de la documentación siguiente:
- El Oficio N° 000174-2022-GA-P-PJ del 21 de abril de 2022, de la jefatura de gabinete de asesores de la presidencia.
 - El Informe N° 000112-2022-GFA-P-PJ del 20 de abril de 2022 del gabinete de asesores de la presidencia del Poder Judicial.
- d) El **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, mediante el Oficio N° 1462-2022-MTC/04 del 24 de mayo de 2022, suscrito por la secretaria general; acompañado de la documentación siguiente:
- Oficio Múltiple N° D000586-2022-PCM-SC del 15 de marzo de 2022 de la secretaria de coordinación de la presidencia del Consejo de Ministros.
 - El Informe N° 0341-2022-MTC/18.01 del 7 de abril de 2022, de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.
 - El Informe N° 0682-2022-MTC/08 del 19 de mayo de 2022, de la Oficina General de Asesoría Jurídica.
- e) El **Ministerio de Justicia y Derechos Humanos**, mediante el Oficio N° 1429-2022-JUS/SG del 09 de junio de 2022, de la secretaria general; acompañado de la documentación siguiente:

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

- El Informe Técnico N° 039-2022-JUS/DGAC del 25 de mayo de 2022, de la Dirección general de Asuntos Criminológicos.
- f) El **Ministerio Público**, mediante el Oficio N° 003110-2022-MP-FN-SEGFN del 28 de junio de 2022, suscrito por su secretaría general; acompañado de:
 - El Informe N° 035-2022-MP-FN-FSTEPDcCN del 22 de junio de 2022 de la Fiscalía Adjunta Superior encargada de la Fiscalía Superior Transitoria Especializada en Prevención del Delito con Competencia Nacional del Distrito Fiscal de Lima Centro y de la Coordinación Nacional de las Fiscalías Especializadas en Prevención del Delito.
- g) El **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, mediante el Oficio N° 1887-2022-MTC/04 del 02 de julio de 2022, suscrito por su secretario general; acompañado de la documentación siguiente:
 - El Informe N° 0290-2022-MTC/18.01 del 21 de marzo de 2022, de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
- h) El **Ministerio de Defensa**, a través del Oficio N° 00626-2022-MINDEF/DM, de fecha 13 de julio de 2022, suscrito por el Ministro, adjunta lo siguiente:
 - Informe Legal N° 01019-2022-MINDEF/SG-OGAJ, del 01 de julio de 2022, suscrito por la Jefatura de la Oficina General de Asesoría Jurídica.
- i) La **Sociedad de Comercio Exterior del Perú – COMEX**, mediante Carta N° 88-2022/GG/COMEXPERU del 14 de marzo de 2022, remite opinión de los Proyectos de Ley Nos. 1303/2021-CR, 1326/2021-CR y 1333/2022-CR, aduciendo que es necesario que en el proceso de formulación de leyes se realice el análisis de impacto normativo, identificando el problema que se pretende enfrentar y sustentando en evidencia empírica.
- j) La **Asociación Automotriz del Perú – AAP**, a través de la Carta N° 045-2022/AAP-PD-GG, de fecha 18 de marzo de 2022, emite opinión de los Proyectos de Ley N° 1303/2021-CR, 1326/2021-PE y 1333/2021-CR, señalando que el solo hecho de prohibir llevar pasajeros en una moto constituye una afectación a la libertad de tránsito y por ende el derecho de los ciudadanos a una movilidad eficiente y racional.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 1100-2022-OPC-OM-CR del 8 de marzo de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 10 opiniones del mes

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

de febrero, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/35hO4Wd>.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 2085-2022-OPC-OM-CR del 7 de abril de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 34 opiniones del mes de marzo, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3J1PZvK>.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 2767-2022-OPC-OM-CR del 10 de mayo de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 2 opiniones del mes de abril, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3kNNFij>.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 3388-2022-OPC-OM-CR del 6 de junio de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 6 opiniones del mes de mayo, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3tdTvOs>.

Proyecto de Ley N° 1478/2021-CR

- a) La **Presidencia del Consejo de Ministros**, mediante el Oficio N° D000810-2022-PCM-SG del 08 de abril de 2022, suscrito por su secretario general, acompañado de:
- El Informe N° D000502-2022-PCM-OGAJ del 8 de abril de 2022, de la Oficina General de Asesoría Jurídica, en el que concluye que, por competencia a dicha entidad no le corresponde emitir opinión acerca de esta iniciativa.
 - El Oficio Múltiple N° D000738-2022-PCM-SC del 4 de abril de 2022, de la Secretaría de Coordinación, trasladando el documento a los ministerios de Interior, Justicia y Derechos Humanos y Transportes y Comunicaciones para que emitan opinión por corresponder a las competencias de dichos sectores.
- b) La **Corte Suprema de Justicia del Poder Judicial**, mediante el Oficio N° 001430-2022-SG-CS-PJ del 25 de abril de 2022 de la secretaria general de la Corte Suprema; acompañado de la documentación siguiente:
- El Informe N° 000119-2022-GA-P-PJ del 20 de abril de 2022 de la jefatura de gabinete de asesores.
 - El Oficio N° 000173-2022-GA-P-PJ del 21 de abril de 2022 del gabinete de asesores de la presidencia del Poder Judicial.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

- c) El **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, por Oficio N° 1465-2022-MTC/04, de fecha 24 de mayo de 2022, remite los documentos siguientes:
- El Informe N° 0476-2022-MTC/18.01 del 05 de mayo de 2022 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.
 - El Informe N° 0700-2022-MTC/08 del 23 de mayo de 2022 de la Oficina General de Asesoría Jurídica.
- d) La **Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales**, mediante el Oficio N° 563-2022-ANGR/CR del 24 de mayo de 2022, de su presidencia; acompañado de la documentación siguiente:
- La Opinión Técnica Legal del 13 de mayo de 2022.
- e) El **Ministerio del Interior** mediante el Oficio N° 000528-2022/IN/DM del 28 de junio de 2022, suscrito por su ministro; acompañado de la documentación siguiente:
- El Oficio Múltiple N° D000738-2022-PCM-SC del 4 de abril de 2022 de la secretaría de coordinación de la presidencia del Consejo de Ministros.
 - El Informe N° 000934-2022/IN/OGAJ del 15 de junio de 2022 de la Oficina General de Asesoría Jurídica.
- f) El **Ministerio de Justicia y Derechos Humanos**, mediante Oficio N° 1779-2022-JS/SG, de fecha 12 de julio de 2022, suscrito por la Secretaria General, remite la siguiente documentación:
- Informe técnico N° 071-2022-JUS/DGAC, del 23 de junio de 2022, suscrito por la Dirección General de Asuntos Criminológicos.
- g) El **Ministerio de Defensa**, mediante Oficio N° 0808-2022-MINDEF/DM, del 19 de setiembre de 2022, acompaña los siguientes documentos:
- Informe legal N° 01072-2022-MINDEF/SG-OGAJ, del 11 de julio de 2022, suscrito por la Oficina General de Asesoría Jurídica.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 2077-2022-OPC-OM-CR del 12 de abril de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 127 opiniones del mes de marzo, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/36T75Pp>.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 2755-2022-OPC-OM-CR del 10 de mayo de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se ha recibido 1 opinión del mes de abril, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3LQO4wo>.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 3381-2022-OPC-OM-CR del 6 de junio de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 8 opiniones del mes de mayo, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3NTVhfN>.

Proyecto de Ley N° 1637/2021-GL

- a) La **presidencia del Consejo de Ministros**, mediante el Oficio N° D000970-2022-PCM-SG del 28 de abril de 2022, de la secretaría general; acompañado de la documentación siguiente:
- El Informe N° D000572-2022-PCM-OGAJ del 27 de abril de 2022 de la Oficina General de Asesoría Jurídica; donde concluye afirmando que no le corresponde emitir opinión acerca de la iniciativa legislativa.
 - El Oficio Múltiple N° D000828-2022-PCM-SC del 26 de abril de 2022, de la secretaría de coordinación, mediante el cual remite el pedido de opinión a los ministerios del Interior, de Transportes y Comunicaciones y de Justicia y Derechos Humanos.
- b) La **Corte Suprema de Justicia del Poder Judicial**, mediante el Oficio N° 001710-2022-SG-CS-PJ del 12 de mayo de 2022 de la secretaría general de la Corte Suprema; acompañado de la documentación siguiente:
- El Informe N° 000134-2022-GA-P-PJ del 11 de mayo de 2022 de la jefatura de gabinete de asesores.
 - El Oficio N° 000208-2022-GA-P-PJ del 11 de mayo de 2022 del gabinete de asesores de la presidencia del Poder Judicial.
- c) El **Ministerio de Justicia y Derechos Humanos**, mediante el Oficio N° 1550-2022-JUS/SG del 17 de junio de 2022, suscrito por su secretario general; acompañado de la documentación siguiente:
- El Informe Técnico N° 056-2022-JUS/DGAC del 10 de junio de la Dirección General de Asuntos Criminológicos.
- d) El **Ministerio del Interior**, mediante el Oficio N° 000532-2022/IN/DM del 29 de junio de 2022, suscrito por el ministro del Interior; acompañado de la documentación siguiente:
- El Oficio Múltiple N° D000828-2022-PCM-SC del 26 de abril de 2022, de la secretaría de coordinación.
 - El Informe N° 000932-2022/IN/OGAJ del 15 de junio de 2022, del 15 de junio de 2022, de la Oficina General de Asesoría Jurídica.
- e) El **Ministerio de Defensa**, mediante Oficio N° 00673-2022-MINDEF/DM, de fecha 27 de julio de 2022, suscrito por el Ministro de Defensa, remite:

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

- El Informe Legal N° 01020-2022-2022-MINDEF/SG-PGAJ, del 01 de julio de 2022, suscrito por el Jefe de la Oficina General de Asesoría Jurídica.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 2765-2022-OPC-OM-CR del 10 de mayo de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 12 opiniones del mes de abril, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3P4IU2J>.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 3376-2022-OPC-OM-CR del 6 de junio de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 89 opiniones del mes de mayo, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/38PtdeT>.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 3687-2022-OPC-OM-CR del 12 de julio de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se ha recibido 01 opinión del mes de junio, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3nLMPUJ>.

Proyecto de Ley N° 1694/2021-CR

- a. La **Presidencia del Consejo de Ministros**, mediante el Oficio N° D000969-2022-PCM-SG del 28 de abril de 2022, de la secretaría general; acompañado de la documentación siguiente:
 - El Informe N° D000574-2022-PCM-OGAJ del 27 de abril de 2022 de la Oficina General de Asesoría Jurídica; donde concluye afirmando que no le corresponde emitir opinión acerca de la iniciativa legislativa.
 - El Oficio Múltiple N° D000839-2022-PCM-SC del 26 de abril de 2022, de la secretaría de coordinación, mediante el cual remite el pedido de opinión a los ministerios del Interior, de Transportes y Comunicaciones y de Justicia y Derechos Humanos.
- b. La **Corte Suprema de Justicia del Poder Judicial**, mediante el Oficio N° 001683-2022-SG-CS-PJ del 11 de mayo de 2022 de la secretaría general de la Corte Suprema; acompañado de la documentación siguiente:
 - El Informe N° 000124-2022-GA-P-PJ del 25 de abril de 2022 de la jefatura de gabinete de asesores.
 - El Oficio N° 000188-2022-GA-P-PJ del 9 de mayo de 2022 del gabinete de asesores de la presidencia del Poder Judicial.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

- c. El **Ministerio de Transporte y Comunicaciones**, mediante Oficio N° 2227-2022-MTC/04, del 08 de agosto de 2022, remite los siguientes documentos:
- El Informe N° 0570-2022-MTC/18.01, del 16 de mayo de 2022, suscrito por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.
 - El Informe N° 1132-2022-MTC/08, del 08 de agosto de 2022, suscrito por la Oficina de Asesoría Jurídica.
- d. El **Ministerio de Justicia y Derechos Humanos**, a través del Oficio N° 2331-2022-JUS/SG, del 05 de setiembre de 2022, suscrito por su Secretaría General, envía:
- El Informe Técnico N° 143-2022-JUS/DGAC, del 22 de agosto de 2022, suscrito por la Dirección General de Asuntos Criminológicos.
- e. El **Ministerio Público**, por Oficio N° 004868-2022-MP-FN-SEGFIN, del 28 de setiembre de 2022, suscrito por la Secretaría General, remite:
- El Informe N° 036-2022-MP-FN-FSTEPDcCN, del 30 de junio de 2022, suscrito por la Fiscal Adjunta Superior encargada de la Fiscalía Superior Transitoria Especializada en Prevención del delito con competencia nacional del Distrito Fiscal de Lima Centro y de la Coordinación Nacional de las Fiscalías Especializadas en Prevención del Delito.
- f. El **Ministerio de Defensa** mediante el Oficio N° 00891-2022-MINDEF/DM del 6 de octubre de 2022, suscrito por el ministro del sector; acompañado de la documentación siguiente:
- El Informe Legal N° 1587-2022-MINDEF/SG-OGAJ del 29 de setiembre de 2022, de la Oficina General de Asesoría Jurídica.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 2761-2022-OPC-OM-CR del 10 de mayo de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 37 opiniones del mes de abril, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3yAmKPh>.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 3383-2022-OPC-OM-CR del 6 de junio de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se han recibido 61 opiniones del mes de mayo, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente <https://bit.ly/3x9FFOx>.

La Oficina de Participación Ciudadana, mediante el Oficio N° 3683-2022-OPC-OM-CR del 12 de julio de 2022 comunica que a través de los Foros Legislativos Virtuales se ha recibido 1 opinión del mes de

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

junio, las mismas que podrán verse en el enlace siguiente
<https://bit.ly/3ACRksi>.

Proyecto de Ley N° 3219/2022-CR

- a. La **Presidencia del Consejo de Ministros**, mediante el Oficio N° D002804-2022-PCM-SG del 21 de octubre de 2022, de la secretaría general; acompañado de la documentación siguiente:
 - El Informe N° D001554-2022-PCM-OGAJ del 20 de octubre de 2022 de la Oficina General de Asesoría Jurídica; donde concluye afirmando que no le corresponde emitir opinión acerca de la iniciativa legislativa.
 - El Oficio Múltiple N° D001938-2022-PCM-SC del 19 de octubre de 2022, de la secretaría de coordinación, mediante el cual remite el pedido de opinión a los ministerios del Interior, de Transportes y Comunicaciones y de Justicia y Derechos Humanos.
- b. El **Poder Judicial**, a través del Oficio N° 004765-2022-SG-CS-PJ, de fecha 31 de octubre de 2022, suscrito por el Secretario General de la Corte Suprema de Justicia de la República, remite la siguiente documentación:
 - Oficio N° 000492-2022-GA-P-PJ, del 28 de octubre de 2022, firmada digitalmente por la Jefa de Gabinete de Asesores.
 - Informe N° 000336-2022-GA-P-PJ, del 27 de octubre de 2022, suscrito por la Jefa de Gabinete de Asesores.
- c. La **Defensoría del Pueblo**, mediante el Oficio N° 797-2022-DP/PAD del 30 de noviembre de 2022, suscrito por la primera adjunta; acompañado de la documentación siguiente:
 - El Oficio N° 0182-2022-DP/AMASPPI del 20 de mayo de 2022 de la Adjuntía del Defensor del Pueblo en medio Ambiente, Servicios Públicos y Pueblos Indígenas.

Otra documentación recibida

La Comisión ha recibido la siguiente documentación:

- a) El Departamento de Investigación y Documentación Parlamentaria, mediante el Oficio N° 287-2021-2022-DIDP-DGP-CR del 20 de abril de 2022, suscrita por su Jefe remite la documentación siguiente:
 - El Área de Servicios de Investigación u Seguimiento Presupuestal, mediante el Oficio N° 205-2021-2022/ASISP-DIDP-CR del 20 de abril de 2022, de su jefa, remite la carpeta temática sobre circulación de motos lineales, en el enlace siguiente
https://www.congreso.gob.pe/carpetatematica/2022/carpeta_001/.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

- b) La Asociación de Motociclistas del Perú, mediante documento de fecha 10 de julio de 2022, suscrito por su presidente, considera imperativo desestimar cualquier proyecto de ley que afecte derechos constitucionales de los ciudadanos que honradamente aportan al progreso de nuestra patria en el estricto cumplimiento de sus leyes.

III. CONTENIDO DE LAS PROPUESTAS LEGISLATIVAS

Proyecto de Ley N° 556/2021-CR

El texto legal propuesto es el siguiente:

Ley que prohíbe conducir una motocicleta lineal llevando a uno o más pasajeros acompañantes y obliga usar casco protector.

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto prohibir la conducción de una motocicleta lineal llevando a uno o más pasajeros acompañantes y establecer que el conductor debe utilizar casco protector con el número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo, ello con la finalidad de combatir, prevenir y reducir la inseguridad ciudadana.

Artículo 2. Prohibición

Se prohíbe la conducción de una motocicleta lineal llevando a uno o más pasajeros acompañantes.

Artículo 3. Casco protector

El conductor de una motocicleta lineal debe utilizar casco protector con el número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo, el que no deberá contar con elementos que afecten su visibilidad.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamento

El Poder Ejecutivo, en un plazo no mayor de sesenta días calendario, aprueba el Reglamento de la presente Ley, el mismo que puede constituirse por zonas geográficas y de acuerdo a las necesidades y prioridades de cada realidad, otorgando esta facultad a los gobiernos locales.

SEGUNDA. Vigencia de la Ley

La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de la publicación de su Reglamento en el Diario Oficial El Peruano.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. Derogación de normas

Derógase todo aquella Ley, norma o dispositivo legal que se oponga a la presente Ley.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

En la exposición de motivos, en la parte pertinente a la problemática a resolver, menciona que uno de los objetivos materia de la iniciativa legislativa es prohibir la conducción de una motocicleta lineal llevando a uno o más pasajeros acompañantes, puesto que la incidencia de los delitos perpetrados por los "raqueteros" y sicarios (utilizando motocicletas lineales) ha aumentado considerablemente en los últimos años, esto porque el referido vehículo es de fácil escape o fuga.

Señala también que, este tipo de delito es una modalidad utilizada con bastante frecuencia en todo el país, pero para ello se requiere más de una persona en la motocicleta lineal, por lo que la iniciativa legislativa resulta ser conveniente para combatir, prevenir y reducir este tipo de delitos, puesto que, al encontrarse prohibido, los delincuentes difícilmente podrán transitar por la vía pública a sabiendas que la autoridad policial los detendrá. Precisa que, si bien no es la solución a los problemas de inseguridad ciudadana que atraviesa el país, es una política de reducción de su incidencia.

En cuanto a la propuesta de que el conductor de una motocicleta utilice casco protector con el número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo, indica que la finalidad de la misma es identificar al conductor ante un supuesto de que circule sin documentos o, ante delitos que pudiera cometer.

Respecto a las disposiciones complementarias finales, se establece que será el Poder Ejecutivo quien deberá de aprobar el Reglamento de la presente Ley, el mismo que puede ahondar aún más en cada una de las restricciones e, incluso, ampliarlas. Así, en el Reglamento se puede establecer por zonas geográficas y de acuerdo a las necesidades y prioridades de cada realidad, otorgando esta facultad a los gobiernos locales.

Proyecto de Ley N° 1303/2021-CR

El texto legal propuesto es el siguiente:

LEY QUE FORTALECE LA LUCHA CONTRA LA INSEGURIDAD CIUDADANA Y LA REDUCCION DE DELITOS COMETIDOS EN MOTOCICLETAS

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley

La presente ley tiene por objeto fortalecer la lucha contra la inseguridad ciudadana y la reducción de delitos cometidos en motocicletas, al prevenir y combatir la criminalidad asociada a esta clase de vehículos restringiendo el uso de motocicletas categoría L1 y L3, prohibiendo al conductor de estas motocicletas el traslado de acompañantes y estableciendo el mecanismo para la implementación de la restricción a nivel nacional.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Las disposiciones contenidas en la presente ley son de aplicación a todas las personas naturales y a todo tipo de motocicletas categoría Li y L3, comprendidas en el ámbito geográfico donde se implementa la restricción de acuerdo al mecanismo dispuesto en el artículo 3 de la presente ley.

Artículo 3. Mecanismo de implementación de la restricción

La restricción del uso de motocicletas al conductor se implementa por cada región, en sus respectivas zonas urbanas, a través de un decreto supremo refrendado por el Ministro del Interior, tomando en cuenta el informe de la Dirección General de la Policía Nacional del Perú, el mismo que considera al menos los siguientes criterios: índice de criminalidad, factores de riesgo, focalización delictiva y proporcionalidad de la medida.

El decreto supremo al que se refiere el párrafo anterior señala el ámbito geográfico sobre el que se implementa la restricción, el plazo de vigencia de la restricción y las características de la restricción, tales como horario, zonas o localidades, vías y demás aspectos que resulten pertinentes.

Artículo 4. Excepciones

Exceptúese del cumplimiento de la presente ley a los miembros de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional del Perú, personal de serenazgo de los Gobiernos Locales y a los conductores y acompañantes de motocicletas de colección.

Artículo 5. Creación de un registro único y uso de una aplicación digital para el uso y circulación de motocicletas lineales Se crea el Registro Único y la aplicación digital que permitirán disponer de información sistematizada de las motocicletas lineales en circulación y otorgará facilidades a la PNP o personal encargado de fiscalizar el cumplimiento de los requisitos legales solicitados y sancionar frente al incumplimiento de las disposiciones que se han establecido como parte de las medidas adoptadas en la lucha contra la inseguridad ciudadana y el delito.

Artículo 6. Del Registro

Dispóngase que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio del Interior, cree el registro y aplicación digital para el uso y circulación de motocicletas lineales.

Artículo 7.-Sanción

El incumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente norma constituye una infracción muy grave, tiene como medida preventiva la retención del vehículo y sanción contenida en la Tabla de infracciones de Tránsito.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERO. Reglamento

El Reglamento de la presente ley será aprobado por el Poder Ejecutivo en un plazo máximo de treinta días, contado a partir del día siguiente de la publicación.

SEGUNDO. Reglamento Nacional de Tránsito.

En un plazo de treinta días, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones adecúa el Decreto Supremo que modifica la Tabla de Infracciones del Decreto Supremo N°016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito y modificatorias, que incluye la infracción señalada en el artículo 6 de la presente ley.

TERCERO. Vigencia

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

La presente ley entra en vigencia a partir del día siguiente de su publicación.

En la exposición de motivos se indica que el principal problema que afronta el país, es la inseguridad ciudadana, que en los últimos años y meses ha registrado un incremento exponencial y de manera especial en la capital de la república. La Policía Nacional ha sido desbordada en su capacidad para enfrentar la criminalidad en todas sus modalidades, al igual que el serenazgo a cargo de los gobiernos locales.

Haciendo referencia al Informe Técnico "*Estadísticas de Criminalidad, Seguridad Ciudadana y Violencia, abril-junio 2021*", elaborado por el INEI, indica que el primer cuadro de dicho informe, muestra los principales indicadores de seguridad ciudadana desde el 2016 al 2020 y el primer semestre de 2021, por comisión de delitos, siendo que, los delitos contra el patrimonio ocupan el primer lugar.

Asimismo, respecto a los delitos cometidos usando motocicletas, señala que, diariamente, los medios de comunicación social, especialmente televisivos muestran imágenes de actos delincuenciales que se cometen utilizando motocicletas, generalmente a bordo dos personas, uno de ellos permanece en dicha unidad móvil con el motor encendido listo para fugar, mientras que su cómplice materializa el delito para asaltar a sus víctimas arrebatándoles sus pertenencias (celulares, mochilas, dinero o cualquier objeto de valor).

Refiere que, la situación descrita se viene cometiendo cada vez más con mayor ferocidad, utilizando para tal fin, armas de fuego, sin importar en lo absoluto la integridad física y la vida misma de las víctimas, por lo que resulta importante dictar una legislación especial sobre la materia para prevenir y sancionar esta nueva modalidad delictiva.

Por otro lado, considera que, la prohibición establecida en el proyecto no debe ser en forma general e indiscriminada, es necesario contemplar algunas excepciones que se encuentran justificadas por el tipo y naturaleza de actividad que desarrollan utilizando motocicletas. Las excepciones que taxativamente se propone son las siguientes: Los miembros de las Fuerzas Armadas, los integrantes de la Policía Nacional del Perú, el personal de serenazgo de los gobiernos locales; y, los acompañantes de motocicletas de colección.

Precisa que, la proposición legislativa tiene por finalidad prevenir y sancionar delitos cometidos usando motocicletas, así como neutralizar y reducir la comisión del delito contra la vida el cuerpo y la salud y contra el patrimonio. Para tal fin han tenido en cuenta la diversidad cultural y geográfica de nuestro país, su aplicación esencialmente en las zonas urbanas, facultando al Poder Ejecutivo dictar la norma reglamentaria

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

teniendo en cuenta los índices de criminalidad, factores de riesgo, focalización delictiva y proporcionalidad de la medida.

Proyecto de Ley N° 1326/2021-PE

El texto legal propuesto es el siguiente:

LEY QUE ESTABLECE RESTRICCIONES EN EL USO DE MOTOCICLETAS EN ZONAS URBANAS CON ALTO RIESGO DE VICTIMIZACIÓN DELICTIVA

Artículo 1.-Objeto

La presente ley tiene por objeto modificar el Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, para establecer restricciones en el uso de vehículos automotores de carrocería motocicleta en zonas urbanas con alto riesgo de victimización delictiva, a efectos de proteger a la ciudadanía de delitos contra la vida, el cuerpo y la salud, contra el patrimonio y contra la libertad.

Artículo 2.- Incorporación del Capítulo V y los artículos 14, 15, 16, 17 y 18 al Decreto Legislativo N° 1216

Incorpórase el Capítulo V y los artículos 14, 15, 16, 17 y 18 al Decreto Legislativo N° 1216, en los siguientes términos:

"CAPÍTULO V

MEDIDAS EXCEPCIONALES DE PREVENCIÓN DEL CRIMEN

Artículo 14.- Medidas excepcionales que restringen el uso de motocicletas

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

1. La prohibición de pasajeros en vehículos automotores de carrocería motocicleta en circulación por zonas urbanas-
2. La prohibición de portar armas de fuego a las personas que viajen en motocicleta sin importar si cuenta con licencia para portarlas.

Artículo 15.- Criterios para disponer medidas excepcionales

Las medidas excepcionales reguladas en el artículo 14 se disponen en las zonas urbanas de distritos, provincias o departamentos con presencia considerable de victimización delictiva. Para ello se evalúa el nivel de incidencia de las siguientes variables:

1. Homicidios cometidos mediando el uso de motocicletas.
2. Robos cometidos mediante el uso de motocicletas.
3. Presencia de bandas delictivas o de crimen organizado que operan a través del uso de motocicletas para perpetrar delitos.
4. Sucesos delictivos cometidos mediando el uso de motocicletas y que causen grave alarma social.

Para disponer de las medidas excepcionales es suficiente con verificar alta incidencia de uno o más de las variables conforme a los registros oficiales que están a cargo de la Policía Nacional del Perú, Ministerio Público y el Instituto Nacional de Estadística e Informática, los que deben ser reportados periódicamente al Comité Estadístico Interinstitucional de la Criminalidad (CEIC). El CEIC informa bimensualmente al Ministerio del Interior sobre la incidencia delictiva sistematizada, para la evaluación y adopción de las medidas excepcionales.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Artículo 16.- Disposición legal de las medidas excepcionales

Las medidas excepcionales se disponen a través de un Decreto Supremo que es refrendado por los titulares del Ministerio del Interior y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 17.- Alcance de las restricciones o prohibiciones

El Decreto Supremo que dispone las medidas excepcionales debe precisar expresamente los siguientes tópicos, según corresponda:

1. Las medidas excepcionales específicas que se aplicarán.
2. El distrito, la provincia o departamento que será objeto de la medida excepcional.
3. El periodo durante el cual tendrá vigencia la medida excepcional, el mismo que no podrá exceder los seis (06) meses. Dicho plazo puede ser prorrogado por un plazo igual y por única vez.
4. Los días y el horario en el que tendrá efectos las medidas excepcionales.
5. El plazo de la entrada en vigencia de las medidas aplicadas luego de emitido el Decreto Supremo.
6. Supuestos excepcionales a los que no son aplicables las medidas excepcionales como motocicletas policiales, motocicletas municipales, motocicletas para el traslado de profesionales de prensa, u otros casos que resulten justificados de acuerdo al contexto.

Artículo 18.- Sanción por incumplir restricciones en el uso de motocicletas

La sanción acumulativa por el incumplimiento de las restricciones en el uso de motocicletas consta de una multa equivalente a la más alta que se impone por una infracción muy grave en el Reglamento Nacional de Tránsito, el internamiento de la motocicleta hasta que culmine el periodo dispuesto por el Decreto Supremo, la retención de la licencia de conducir y/o la cancelación e inhabilitación para obtener licencia para conducir motocicleta por cinco (05) años. La Policía Nacional del Perú establece y aplica la sanción acumulativa en coordinación con las autoridades encargadas de cada materia sancionatoria, según corresponda.

Si la multa no es pagada, la motocicleta queda retenida, aunque el periodo dispuesto por el Decreto Supremo haya culminado.

El Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encargan de tipificar y graduar las infracciones administrativas que transgreden las prohibiciones reseñadas en el artículo 14 de la presente norma y determinar las sanciones aplicables. La tipificación se realiza en el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1216."

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

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

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

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

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

5.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio del Interior, emite la regulación complementaria sobre mayores especificaciones técnicas para el uso del casco de seguridad, el chaleco, así como las restricciones o limitaciones."

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

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

Las exigencias establecidas en el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216 referida al uso de la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo y el uso de chalecos distintivos cobran vigencia a los quince (15) días calendario contados a partir de la publicación de la presente norma, plazo dentro del cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emite las especificaciones técnicas necesarias.

Las medidas excepcionales reguladas en el Capítulo V del Decreto Legislativo N° 1216 son aplicables desde la fecha que lo disponga el Decreto Supremo señalado en el artículo 16.

SEGUNDA.- adecuación del Reglamento

El Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encargan de adecuar el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1216 a las modificaciones dispuestas en la presente norma en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

ÚNICA.- Modificación del artículo 317-A del Código Penal

Modifíquese el artículo 317-A del Código penal, en los siguientes términos:

Artículo 317-A. Marcaje o reglaje

Será reprimido con pena privativa de libertad no menor de tres ni mayor de seis años el que para cometer o facilitar la comisión de cualquiera de los delitos previstos en los artículos 106, 107, 108, 108-A, **108-C**, 121, 152, 153, 170, 171, 172, 173, 173-A, 175, 176, 176-A, 177, 185, 186, 188, 189 o 200 del Código penal, acopia o entrega información, realiza vigilancia o seguimiento, o colabora en la ejecución de tales conductas mediante el uso de armas de fuego, vehículos, teléfonos u otros medios idóneos.

La pena privativa de libertad será no menor de seis ni mayor de diez años cuando el agente:

1. Es funcionario o servidor público y aprovecha su cargo para la comisión del delito.
2. Mantiene o mantuvo vínculo laboral con la víctima u otro vínculo que la impulse a esta última a depositar su confianza en el agente.
3. Utilice a un menor de edad.
4. Labora, pertenece o está vinculado a una empresa del sistema financiero y por razón de su cargo u oficio, tiene conocimiento de los ingresos económicos, operaciones bancarias u otros datos sobre el patrimonio de la víctima.
5. Actúa en condición de integrante de una organización criminal.

La iniciativa legislativa se sustenta en que, según el INEI, entre el año 2017 y el año 2020, casi un cuarto de la población peruana que habita en zonas urbanas y que tiene más de quince (15) años fue víctima de un suceso delictivo, siendo el robo, el delito con mayor cantidad de víctimas (40%),

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

existiendo especial incidencia en el despojo violento de pertenencias comúnmente trasladadas por las personas en la vía pública con riesgo de afectación de sus vidas y su integridad; asimismo, señala que no es un dato menor que la violencia homicida también haya aumentado en los últimos años, con especial incidencia en lugares públicos; de igual manera, según reporte del INEI, en el 2018, más de 50% de los sicarios tuvieron lugar en la vía pública. De aquí se desprende la necesidad de incorporar en la estructura típica del delito de marcaje, la modalidad de seguimiento para cometer el delito de sicariato.

Agrega que, en los últimos años, dentro de las diversas manifestaciones de robos y homicidios que aquejan las zonas públicas, es posible advertir que el uso de motocicletas para la ejecución del delito ha cobrado especial alarma social. La capacidad que ofrecen estos vehículos y sus implementos para explorar 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. No se trata de una estigmatización del vehículo en cuanto tal, sino del uso perverso que se hace del mismo, del protagonismo que va cobrando en la incidencia delictiva de determinadas zonas urbanas y de la necesidad de establecer -excepcional y eventualmente- restricciones cuando el contexto de violencia así lo requiere.

En ese sentido, la propuesta considera justificado apostar por la experiencia regional, aunque estableciendo un modelo de aplicación excepcional de medidas restrictivas del uso de motocicletas, a efectos de garantizar el mayor impacto posible en áreas y circunstancias focalizadas. Específicamente, se considera pertinente su aplicación a circunstancias de incidencia significativa de delitos cometidos con motocicletas; asimismo, ha considerado necesario que la habilitación de las medidas excepcionales se realice a través de un Decreto Supremo emitido por el Ministerio del Interior, de tal forma que su ejecución responda a una evaluación técnica de carácter político-criminológico.

En virtud de lo expuesto, considera pertinente que se realice un test de proporcionalidad que permita verificar que las medidas excepcionales de restricción del uso de motocicletas resultan compatibles con los parámetros de legitimación que se resguardan en la Constitución Política.

Así, en primer lugar, sobre el test de idoneidad señala que, según datos del Anuario Estadístico de la Criminalidad y Seguridad Ciudadana 2011-2017, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), en el año 2017 se cometieron en Lima 3,462 delitos en los que se utilizaron motos lineales, y en muchos de los casos los conductores fueron acompañados por un pasajero. Ante la dimensión del fenómeno, resulta

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

fundamental regular la circulación de motocicletas a fin de eliminar las oportunidades de comisión delictiva. La restricción oportuna del uso de motocicletas y sus implementos (cascos, chalecos, etc.), son relevantes a fin de eliminar oportunidades, identificar de manera inmediata las transgresiones, evitar escapes y anticipación a la comisión del delito.

Las referidas medidas, desde una primera lectura, podrían colisionar de forma abrupta con el derecho a la libre circulación de los ciudadanos, reconocido en el artículo 2 inciso 11 de la Constitución; sin embargo, las medidas señaladas se aplicarían de forma selectiva en aquellos lugares que presenten considerable incidencia delictiva. En ese sentido, podemos inferir que éstas son idóneas pues se corresponde con la exigencia que impone el fenómeno delictivo. Además, permite alcanzar un fin constitucionalmente legítimo que consiste en garantizar la seguridad, calidad de vida y tranquilidad de las personas.

En segundo lugar, sobre el test de necesidad, indica que, en la actualidad no se ha implementado ni propuesto en materia de política de seguridad ciudadana y prevención del delito una medida realmente eficaz que reduzca de forma notable los delitos cometidos con motocicletas. Eventualmente podría apostarse por acudir a la represión penal; sin embargo, se trata de una medida más gravosa cuya efectividad no se encuentra comprobada. En este marco, las medidas excepcionales que se proponen constituyen recursos oportunos y necesarios para lograr el fin constitucionalmente legítimo.

Por último, sobre el test de proporcionalidad en sentido estricto, refiere que, las medidas señaladas y los escenarios en los que se las pretende imponer permiten desprender baja afectación del derecho a la circulación. Las restricciones se realizan solo a condición de un escenario de incidencia delictiva considerable que haya sido cometida a través de motocicletas, es decir, se trata de escenarios excepcionales que requieren una evaluación técnica y justificación institucional. Frente a ello, se puede resaltar la importancia y la satisfacción de derechos ciudadanos de un territorio entero. Nos encontramos frente a medidas que garantizarán la protección de la seguridad, calidad de vida y tranquilidad de las personas frente a vulneraciones sumamente gravosas: robos muy violentos y actos de sicariato.

Proyecto de Ley N° 1333/2021-CR

El texto legal propuesto es el siguiente:

LEY QUE FORTALECE LA SEGURIDAD DE LOS MOTOCICLISTAS Y LIMITA EL USO DE LAS MOTOCICLETAS EN LA COMISIÓN DE DELITOS

Artículo 1. Objeto de la Ley

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

La presente ley tiene por objeto fortalecer la seguridad de los motociclistas y limitar el uso de las motocicletas en la comisión de delitos.

Artículo 2. De los propietarios y conductores de motocicletas

Las motocicletas serán conducidas exclusivamente por sus propietarios. Quien conduzca motocicleta de terceros, por razones laborales, estará debidamente registrado y autorizado por el propietario ante la municipalidad de su jurisdicción; debiendo portar un identificador con código QR, además de contar con la licencia correspondiente.

En el caso de los conductores que reparten productos, alimentos o brindan servicios de tipo delivery queda prohibido llevar pasajeros.

Artículo 3. Obligaciones de los conductores

Los propietarios o conductores autorizados, deberán utilizar un casco protector con el número de Placa Única Nacional de Rodaje de Vehículo impresa de manera visible y sin elementos distorsionantes. En caso que lleven un pasajero, este está obligado a utilizar, además del casco protector, un chaleco que lleve impreso en la espalda el número de la Placa Única Nacional de Rodaje del Vehículo en lugar y tamaño que faciliten su visibilidad.

Artículo 4. Excepciones.

Se exceptiona de los alcances de la presente norma a:

- a. Los miembros de las fuerzas armadas y policía nacional en cumplimiento de sus funciones.
- b. El personal de serenazgo en cumplimiento de sus funciones.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única. El Poder Ejecutivo promulgará el reglamento de la presente ley, en el plazo máximo de 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente de su publicación

En la exposición de motivos, citando cifras del INEI, sostiene que, los vehículos más robados, en el periodo Julio setiembre del 2020 a julio setiembre del 2021, son las motos lineales y los mototaxis, factor que explica el incremento de los actos delictivos donde se utilizan este tipo de vehículos. La relación entre el incremento de robo de motocicletas y el incremento de los actos delictivos donde se usan motocicletas ha sido revelada casi en todos los diarios a nivel nacional.

El robo utilizando motocicletas robadas no es una modalidad nueva de delincuencia sin embargo los niveles de casos y de violencia se ha incrementado en el año anterior, llegando a una situación que parece incontrolable y desbordante.

Menciona que la propuesta legislativa no prohíbe ni restringe que dos personas viajen en una moto, sino que protege al propietario y conductor de la motocicleta, regulando su uso. Así, 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

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

y autorizados por los propietarios ante las municipalidades competentes, además de contar con la licencia correspondiente.

Proyecto de Ley N° 1478/2021-CR

El texto legal propuesto es el siguiente:

LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA LA CIRCULACIÓN DE MOTOS LINEALES

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer 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 cualquier de ellos, de manera individual son 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 personas 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 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.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

- 4) Placa de rodaje de la motocicleta.
- 5) Nombre completo de las personas autorizadas a circular 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 [sic] 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.

En su exposición de motivos, la iniciativa legislativa refiere que 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.

Menciona que, 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.

Agrega que, para los primeros meses del año 2019, según información proporcionada por el coronel PNP Lizandro Quiroga, Jefe del Escuadrón

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

de Emergencia de la Región Lima, se reportaron más de 1200 asaltos que se cometieron empleando estos vehículos menores. 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.

Indica que, 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 la Carta Magna, así como en otros instrumentos normativos, posee limitaciones.

En ese sentido, 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.

Finalmente, señala que, 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.

Proyecto de Ley N° 1637/2021-GL

El texto legal propuesto es el siguiente:

LEY QUE FORTALECE LA LUCHA CONTRA LA INSEGURIDAD CIUDADANA Y LA REDUCCIÓN DE DELITOS COMETIDOS EN MOTOCICLETAS LINEALES

Artículo 1. Objeto

La presente ley tiene como objeto fortalecer la lucha contra la inseguridad ciudadana y la reducción de delitos cometidos en motocicletas y de esta manera brindar las medidas necesarias en materia de seguridad ciudadana para la circulación de motocicletas lineales, prohibiendo la circulación con acompañantes y regulando el uso del casco protector.

Artículo 2. Condiciones y obligaciones de los conductores para el uso de las motocicletas lineales y el uso del casco protector

2.1 Se prohíbe la circulación de motocicletas lineales, con uno o más acompañantes, salvo las excepciones señaladas en la presente ley.

2.2 Se prohíbe el uso de cualquier tipo de casco que cubra totalmente el rostro, con micas polarizadas y/o totalmente oscuras, el mismo que impida determinar los rasgos físicos faciales del conductor.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

2.3 Se prohíbe que el conductor de motocicletas lineales cubra su rostro con pasamontañas, máscaras u objetos similares que impidan determinar los rasgos físicos faciales del conductor.

2.4 Se prohíbe que los conductores de motocicletas porten armas de fuego, así cuenten con licencia para ello, salvo en los casos excepcionales dispuestos en la presente norma.

2.5 El casco protector válido es aquel que cuente con la homologación técnica correspondiente que atienda a la protección de la vida del conductor y del acompañante autorizado.

2.6 Los conductores de motocicletas deberán instalar una calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo que permita su identificación a través de los sistemas de control electrónico vehicular.

2.7 Los establecimientos de abastecimientos de combustible (grifos) quedan prohibidos de abastecer combustibles, a las motocicletas lineales, que no cumplan las condiciones y obligaciones señaladas en la presente ley.

Artículo 3. Gobiernos locales

Las Municipalidades continuarán realizando operativos permanentes de fiscalización en materia de transporte y tránsito de acuerdo a sus competencias con el apoyo de la Policía Nacional del Perú.

La Municipalidad Metropolitana de Lima y las municipalidades provinciales actualizarán sus registros de licencias para conductores de vehículos menores motorizados y entregarán el mismo al ministerio de Transportes y Comunicaciones, para la unificación y el control de dicho registro, así como para la fiscalización de las autoridades competentes.

Artículo 4. Aplicación de las restricciones

La presente ley será aplicada en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, pudiendo disponer a través de un Decreto Supremo refrendado por el Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que su aplicación se extienda a otros distritos o provincias del país.

Artículo 5. Excepciones

5.1 Exceptúese del cumplimiento de la presente ley, a los conductores que cuenten con la tarjeta de circulación con acompañantes, tarjeta que será entregada por la Policía nacional del Perú, de manera gratuita.

5.2 Exceptúese del cumplimiento de la presente ley a los miembros de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional del Perú, personal de serenazgo de los Gobiernos Locales, miembros del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú en servicio, y el uso de motocicletas de profesionales de prensa u otros casos que mediante el Reglamento se establezcan.

Artículo 6. Sanción

El incumplimiento de las condiciones contenidas en la presente ley, constituye infracción muy grave, tiene como medida preventiva el internamiento de la motocicleta lineal hasta el plazo que se establezca en el Reglamento y el pago de la multa respectiva, así como la retención de la licencia de conducir o la cancelación e inhabilitación para obtenerla y conducir motocicleta por lapso de cinco (5) años. Dicha infracción se incluirá en la Tabla de Infracciones de Tránsito.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primero.- Reglamento

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitirá el Reglamento de la presente ley en un plazo máximo de treinta (30) días calendario, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente ley.

Segunda.- Vigencia

La presente ley entra en vigencia a partir del día siguiente de su publicación.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

Modifíquese el artículo 317-A del Código Penal referido al Marcaje o Reglaje, el mismo que quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 317-A. Marcaje o reglaje

Será reprimido con pena privativa de libertad no menor de tres ni mayor de seis años el que para cometer o facilitar la comisión de cualquiera de los delitos previstos en los artículos 106, 107, 108, 108-A, 108-C, 121, 152, 153170, 171, 172, 173, 173-A, 175, 176, 176-A, 177, 185, 186, 188, 189 o 200 del Código Pena, acopia o entrega información, realiza vigilancia o seguimiento, o colabora en la ejecución de tales conductas mediante el uso de armas de guerra, vehículos, teléfonos u otros instrumentos idóneos.

La pena privativa de libertad será no menor de seis ni mayor de diez años cuando el agente:

1. Es funcionario público y aprovecha su cargo para la comisión del delito.
2. Mantiene o mantuvo vínculo labora con la víctima u otros vinculo que la impulse a esta última a depositar su confianza en el agente.
3. Utilice a un menor de edad.
4. Labora, pertenece o está vinculado a una empresa del sistema financiero y, por razón de su cargo u oficio, tiene conocimiento de los ingresos económicos, operaciones bancarias u otros datos sobre el patrimonio de la víctima.
5. Actúa en condición de integrante de una organización criminal.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

Único.- Derogatoria

Deróganse o déjanse en suspenso, según sea el caso, las disposiciones legales, reglamentarias, manuales y/o directivas que se opongan a lo establecido por la presente ley o limiten su aplicación, con la entrada en vigencia de la presente ley.

En la exposición de motivos refiere que es competencia de los tres niveles de gobierno (nacional, regional y local) garantizar la seguridad ciudadana y fortalecer la lucha contra la delincuencia, resultando necesario para este efecto, adoptar medidas con el propósito de disminuir la incidencia delictiva que viene afectando severamente a la población.

En ese sentido analiza que, de acuerdo al Anuario Estadístico de la Criminalidad y Seguridad Ciudadana 2020, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), en el año 2020 los delitos contra el patrimonio (hurto, robo, estafa, usurpación, otros) presentaron la mayor cantidad de denuncias, registrándose un total de 167,542 denuncias que representan el 55.9% respecto al total nacional, seguido por los delitos contra la vida, cuerpo y la salud (homicidio, aborto, lesiones, otros) con 50,678 denuncias (16.9%), contra la seguridad pública con 32,276

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

denuncias que representan el 10.8%, y en cuarto lugar los delitos contra la libertad con 22,705 (7.6%) denuncias. Esto significa que en la actualidad la vía pública se ha convertido en el principal espacio de peligrosidad para el ciudadano común y esa es la percepción generalizada de la gente.

Agrega, ante dicho escenario, el Boletín Estadístico Policial IV Trimestre 2021 elaborado por la Dirección de Tecnología de la Información y Comunicaciones de la Policía Nacional del Perú – División de Estadística, dispone que en Lima Metropolitana, durante el IV Trimestre 2021, se observa que las denuncias por delitos contra el patrimonio se concentran principalmente en los distritos de Lima (3.111), San Juan de Lurigancho (2,728), Santiago de Surco (1,534), Comas (1,412), y Los Olivos (1,347) mientras que en el caso de la Provincia Constitucional del Callao durante el mismo periodo de análisis, se registra la mayor cantidad de denuncias por delitos contra el patrimonio en el distrito de Callao (1,904), Ventanilla (295), Bellavista (161), Carmen de La Legua Reynoso (46), La Punta (6) y Mi Perú (3).

Así, en la iniciativa legislativa se indica que, en los últimos años, dentro de las diversas manifestaciones de robo y homicidios que aquejan las zonas públicas, es posible advertir que el uso de motocicletas para la ejecución de delito ha cobrado especial alarma social. La capacidad que ofrecen estos vehículos y sus implementos para explorar 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. No se trata de una estigmatización del vehículo en cuanto tal, sino del uso perverso que se hace del mismo, del protagonismo que va cobrando en la incidencia delictiva de determinadas zonas urbanas y de la necesidad de establecer – excepcional y eventualmente- restricciones cuando el contexto de violencia así lo requiere.

Señala que, según los datos estadísticos de la Región Policial Lima, en el año 2017 se cometieron 3462 delitos (contra el patrimonio, contra la vida, el cuerpo y la salud, contra la libertad, sicariato y otros) utilizándose motos lineales, que permiten el rápido escape de los delincuentes y que además, en tales motos 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. Asimismo, es de conocimiento público que el número de incidencias de delitos con el uso de motos lineales se ha incrementado en el 2018 y continúa esta escalada en el presente año

En sentido, considera que no solo es necesario restringir la circulación de motos lineales con uno o más acompañantes, en razón que pueden servir de instrumento para la comisión de delitos. También es necesario regular

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

los cascos como como implementos de seguridad física en la medida que no permiten identifica a los conductores de las motos lineales.

No se discute la necesidad de llevar los cascos cuando se circula en la moto lineal como protección corporal en la cabeza de la persona para el caso de accidentes, sino exclusivamente que su diseño oculte el rostro y haga las veces para todos los efectos prácticos, de un antifaz que impide reconocer la identidad de la persona. Entonces tales cascos deben estar diseñados de una manera tal que permita ver el rostro de la persona que conduce la moto lineal y además, de que pueda ser identificado en la eventualidad de que se produzca un hecho delictuoso. Esta necesidad de identificación se sustenta en el artículo 44 de la Constitución cuando establece que uno de los deberes primordiales del Estado es "... proteger a la población de las amenazas contra su seguridad ..." La delincuencia motorizada con rostro tapado para ocultar la identificación del delincuente, hay constituye una amenaza contra la seguridad.

De todo lo anterior se desprende que no existe ningún derecho constitucional violado por una norma legal que prohíba la circulación de motocicletas lineales, cuyo conductor esté acompañado por una o más personas en su parte posterior. Tampoco existe ninguna norma constitucional que faculte a la ciudadanía a desplazarse en la vía pública con el rostro cubierto sea peatonalmente o mediante un vehículo motorizado, o una motocicleta lineal, que transporta a su conductor o acompañantes. Por el contrario, 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.

La personal humana en todas y cada una de sus actividades tiene la obligación legal de identificar mediante su Documento Nacional de Identidad, mejor conocido por sus siglas DNI, que además puede ser exigidos a un menor de edad que actúa individualmente en cualquier establecimiento estatal o privado, para los fines de requerir la prestación de algún servicio. En este aspecto el ciudadano peruano o extranjero residente en el Perú está legalmente obligado conforme a la Constitución de identificarse en cualquier momento que se presente esa necesidad. Al respecto, el segundo párrafo del artículo 183 de la Constitución establece que el registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC) "mantiene el registro de identificación de los ciudadanos y emite los documentos que acreditan su identidad".

También es muy necesario que se unifiquen los registros de licencias para conductores de vehículos menores motorizados, ya que en la actualidad se emiten son que exista un registro único, dificultando las acciones de

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

fiscalización por parte de las autoridades competentes. Por ello, debe establecerse que la Municipalidad Metropolitana de Lima y las municipalidades provinciales actualicen sus registros de licencias para conductores de vehículos menores motorizados y lo entreguen al ministerio de Transportes y Comunicaciones, para a unificación y el control de dicho registro.

Proyecto de Ley N° 1694/2021-CR

El texto legal propuesto es el siguiente:

LEY QUE REFUERZA LA SEGURIDAD CIUDADANA ESTABLECIENDO PROHIBICIONES A LOS CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS CON LA FINALIDAD DE REDUCIR LA COMISIÓN DE DELITOS UTILIZANDO ESTE MEDIO DE TRANSPORTE Y MODIFICA EL ARTÍCULO 50 DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1216, QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto establecer prohibiciones y requisitos a los conductores de motocicletas, categoría L1 y L3, con la finalidad de reducir la comisión de ilícitos penales utilizando este medio de transporte, y modifica el artículo 5° del Decreto Legislativo N° 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Artículo 2.- Modificación del artículo 5° del Decreto Legislativo N° 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

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

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

5.1 Los conductores y pasajeros de motocicletas lineales utilizan cascos de seguridad **con el número de placa** conforme a las especificaciones técnicas previamente establecidas, así como chalecos distintivos **con cintas reflectivas** 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 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.

5.4 Se prohíbe la circulación de motocicletas, categoría L1 y L3, con uno o más pasajeros o acompañantes, salvo las excepciones establecidas en la presente ley.

Artículo 3.- Excepciones

Están exceptuados del cumplimiento de la presente ley:

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

3.1 Los conductores de motocicletas, categoría L1 y L3, que cuenten con la tarjeta de circulación que los autoriza a llevar un acompañante o pasajero, que será entregada conforme al procedimiento que establezca el reglamento de la presente ley.

3.2 Conductores de motocicletas, categoría L1 y L3, y pasajeros o acompañantes entre los cuales exista un vínculo de parentesco hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad.

3.3 Los conductores y pasajeros o acompañantes de motocicletas de colección.

3.4 Los miembros de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional del Perú y el personal perteneciente al servicio de serenazgo respecto del uso de motocicletas oficiales.

3.5 Los demás casos que establezca el reglamento de la presente ley.

Artículo 4.- Sanción

El incumplimiento de lo dispuesto en la presente ley constituye una falta muy grave en el Reglamento Nacional de Tránsito que implica la imposición de una multa contenida en la tabla de infracciones de tránsito, y, además, tiene como medida preventiva la retención de la motocicleta.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

PRIMERA. - Reglamento

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano".

En la exposición de motivos se señala que, los índices de delincuencia común y organizada se han venido incrementando, de manera alarmante en todo el país, situación que resulta sumamente preocupante ya que perturba la paz y la tranquilidad pública, causando un grave perjuicio a la población, pues debido a la violencia con la que se cometen muchos de estos delitos se afecta no sólo el patrimonio, sino también la seguridad, la integridad personal y la vida de la población, pues como consecuencia de la comisión de estos ilícitos penales se ha producido incluso la pérdida de inocentes vidas humanas, lo cual resulta sumamente preocupante, ya que el accionar delictivo ha logrado sobrepasar incluso la capacidad operativa y de respuesta de la Policía Nacional del Perú.

Señala que, durante los últimos dos años se ha incrementado la comisión de los delitos contra el patrimonio (robo agravado) y contra la vida, el cuerpo y la salud (asesinatos) utilizando motos lineales, medio de transporte que se ha convertido en el más utilizado. Así, según el Sistema de Denuncias PNP, entre 2020 y 2021 se cometieron 72.850 hurtos agravados y 72.303 robos agravados en el país. El 59% de estos delitos fueron perpetrados por delincuentes que se desplazaban en motos lineales. El año pasado hubo 687 asesinatos por sicariato, 329 casos más que en 2020. Y en el 82% de estos crímenes el asesino iba en este tipo de vehículo.

En ese sentido, indica que el proyecto de ley tiene como objetivo establecer prohibiciones y requisitos a los conductores de motocicletas con la finalidad de reducir la comisión de ilícitos penales, lo cual no es restrictiva y/o

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

prohibitiva, pues plantea una serie de excepciones. De esta forma no se vulnera el derecho al libre tránsito establecido en la Constitución Política, sino que únicamente se establecen restricciones teniendo en consideración el bien jurídico "seguridad ciudadana"

Proyecto de Ley N° 3219/2021-CR

El texto legal propuesto es el siguiente:

LEY QUE MODIFICA EL ARTICULO 5° E INCORPORA EL ARTÍCULO 6-A Y 6-B EN EL DECRETO LEGISLATIVO N° 1216, DECRETO LEGISLATIVO QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto modificar el artículo 5 del Decreto Legislativo 1216, a fin de fortalecer la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte y establecer prohibiciones y requisitos a los conductores de motocicletas, categoría L1 y L3, con la finalidad de reducir la comisión de ilícitos penales utilizando este medio de transporte.

Artículo 2.- Modificación del artículo 5° del Decreto Legislativo N° 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

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

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

- 5.1 Los conductores y pasajeros de motocicletas lineales utilizan cascos de seguridad **con el número de placa** conforme a las especificaciones técnicas previamente establecidas en **el reglamento**, así como chalecos distintivos **con cintas reflectivas** que lleven impreso y visible 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 **o medios electrónicos de identificación con aplicación de inteligencia artificial**.
- 5.3 El uso de la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo, así como el uso de cascos de seguridad y los chalecos distintivos, **serán exigibles y de carácter obligatorio** vencidos los plazos de 60 días y 90 días hábiles, respectivamente, contados a partir de la publicación del reglamento del presente decreto legislativo.
- 5.4 **En las motocicletas de categoría L1 y L3, está autorizado su circulación únicamente para el traslado personal, y queda prohibido transitar con pasajeros o acompañantes, salvo las excepciones establecidas en la presente ley.**

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Artículo 3.- Incorporación del artículo 6-A y 6-B en el Decreto Legislativo N° 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Se incorpora el artículo 6-A y 6-B en el Decreto Legislativo N° 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, el mismo queda redactado con el siguiente texto:

"Artículo 6-A.- Excepcionalidad en aplicación de la ley

Están exceptuados para la aplicación de la presente ley:

1. Los conductores de motocicletas, categoría L1 y L3, que cuenten con la tarjeta de circulación autorizados para llevar un acompañante o pasajero, quesera entregada conforme al procedimiento que establezca el reglamento de la presente ley.
2. Conductores de motocicletas, categoría L1 y L3, y pasajeros o acompañantes entre los cuales exista un vínculo de parentesco hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad.
3. Los miembros de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional del Perú y el personal perteneciente al servicio de serenazgo, seguridad ciudadana o motocicletas oficiales.
4. Los demás casos que establezca el reglamento de la presente ley.

Artículo 6-B.- Sanción

El incumplimiento de lo dispuesto en la presente ley constituye una falta muy grave en el Reglamento Nacional de Tránsito que implica la imposición de una multa contenida en la tabla de infracciones de tránsito, y, además, tiene como medida preventiva la retención de la motocicleta y la licencia de conducir del conductor".

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

PRIMERA. Reglamento

El Ministerio de Transporte y comunicaciones, reglamenta la presente Ley en el término de los sesenta (60) días hábiles, contados a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano".

La falta de reglamentación de alguna de las disposiciones de la presente ley no es impedimento para su aplicación y exigencia.

SEGUNDA. Vigencia de la norma

La presente Ley. entra en vigencia a partir del día siguiente de la publicación en el Diario Oficial El Peruano.

En la exposición de motivos se indica que, la iniciativa legislativa busca analizar el Decreto Legislativo N° 1216, en donde se fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte; y, que 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 el marco del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana (SINASEC)

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Señala que los índices de delincuencia común y organizada se han venido incrementando, de manera alarmante en todo el país, situación que resulta sumamente preocupante ya que perturba la paz y la tranquilidad pública, causando un grave perjuicio a la población, pues debido a la violencia con la que se cometen muchos de estos delitos se afecta no solo el patrimonio, sino también la seguridad, la integridad personal y la vida de nuestra población, pues como consecuencia de la comisión de estos ilícitos penales se ha producido incluso la pérdida de inocentes vidas humanas, lo cual resulta sumamente preocupante, ya que el accionar delictivo ha logrado sobrepasar incluso la capacidad operativa y de respuesta de la Policía Nacional del Perú,

En este sentido, y con la finalidad de contribuir en la lucha contra la inseguridad ciudadana y de plantear, vía una iniciativa legislativa, acciones concretas para disminuir la comisión de estos ilícitos penales cometidos utilizando motos lineales, es que considera necesario el debate y aprobación de una norma legal que brinde alternativas de solución concretas a esta problemática que viene afectando a nuestra población. Por ello, el presente proyecto de ley tiene como objetivo establecer prohibiciones y requisitos a los conductores de motocicletas con la finalidad de reducir la comisión de ilícitos penales, planteando la incorporación del numeral 5.4 en el artículo 5° del Decreto Legislativo N° 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, estableciendo la prohibición de la circulación de motocicletas con uno o más pasajeros o acompañantes. Sin embargo, esta prohibición no es absoluta, sino que estarán exceptuados del alcance de la presente propuesta, siendo concordante con los datos estadísticos sustentados’.

IV. MARCO NORMATIVO

4.1. Legislación nacional

- Constitución Política del Perú de 1993.
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en vehículos Menores.
- Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades
- Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.
- Decreto Legislativo N° 1316, que modifica la Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, aprueba el TUO del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

- Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en vehículos Motorizados o No motorizados.
- Decreto Supremo N° 011-2014-IN, Reglamento de la Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- Decreto Supremo N° 019-2017-MTC, Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial PENSV 2017-2021
- Decreto Supremo N° 035-2019-MTC, Decreto Supremo que precisa disposiciones sobre el Servicio de Transporte Público de Personas en Vehículos Menores No Autorizados y establece disposiciones sobre el bloqueo de aplicativos y/o páginas web.
- Decreto Supremo N° 023-2021-MTC, Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, para establecer las reglas de circulación de los vehículos de movilidad personal y otras disposiciones.

4.2. Legislación comparada

- 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.

V. ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS LEGISLATIVAS

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

El artículo 1 de la Constitución Política del Perú de 1993 establece que *la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.*

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

De acuerdo a esta disposición, la dignidad humana se constituye como un valor constitucional superior, un deber ser, algo que debe alcanzarse, una interpelación para toda la comunidad política, una prescripción.

Existe una estrecha relación entre los derechos humanos o fundamentales y la dignidad, siendo claro que cuando estos derechos tienen vigencia, queda bloqueada la posibilidad de tratar a una persona como un medio, pues los seres humanos son sujetos de derecho y no objetos de del derecho o al servicio del Estado. Su otorgamiento no es un acto benevolencia por parte de quien o quienes detenten el poder, sino una exigencia básica en toda sociedad.

Al respecto, en los fundamentos 5 y 6 de la sentencia recaída en el Expediente N° 2273-2005-PHC/TC, el Tribunal Constitucional ha señalado lo siguiente:

5. *Conforme a la Constitución Política del Perú, la dignidad del ser humano no sólo representa el valor supremo que justifica la existencia del Estado y de los objetivos que este cumple, sino que se constituye como el fundamento esencial de todos los derechos que, con la calidad de fundamentales, habilita el ordenamiento (...).*
6. *Existe, pues, en la dignidad, un indiscutible rol de principio motor sin el cual el Estado adolecería de legitimidad, y los derechos de un adecuado soporte direccional. Es esta misma lógica la que, por otra parte, se desprende de los instrumentos internacionales relativos a Derechos Humanos, que hacen del principio la fuente directa de la que dimanen todos y cada uno de los derechos del ser humano (...).*

El Tribunal Constitucional, considerándole un valor supremo, ha señalado que la dignidad humana fundamenta el contenido de cada derecho fundamental, impone al Estado diversas obligaciones, tanto de protección como de promoción, es decir, el Estado y la sociedad se encuentran al servicio de la persona humana y no al revés.

Las obligaciones que se desprenden de la dignidad humana están dirigidas tanto al poder público como a los poderes privados e incluso a cada ciudadano. Todos sin excepción, tienen el deber constitucional de respetar y defender la dignidad de la persona humana. Asimismo, su optimización y promoción, si bien vincula a todos, es un mandato dirigido principalmente al poder público.

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

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

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 derecho a la vida es el presupuesto indispensable de todos los demás derechos. Sin vida no cabe el goce y disfrute de todos los derechos que son inherentes a la persona humana.

Por lo tanto, tratándose de un derecho subjetivo, el ordenamiento jurídico debe proteger a la persona de cualquier amenaza, agresión o atentado que ponga en peligro su vida, pues vivir es convivir. En razón de ello, las normas que se vayan aprobar, en la medida de lo posible, deben estar estrechamente relacionadas con el contenido esencial de tales derechos, sólo así se podrá asegurar la convivencia pacífica de la sociedad en la cual nos desempeñamos.

Aunado a lo expuesto, el numeral 22 del artículo 2 de la Carta Fundamental, prescribe que **toda persona tiene derecho 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.**

En virtud de esta disposición, los ciudadanos tienen derecho sagrado a la paz, proteger este derecho y fomentar su realización es una obligación fundamental de todo Estado. La tranquilidad, la calma, la quietud, el reposo se puede encontrar siempre y cuando exista un ambiente de paz, interna y externa.

Sobre el derecho a la tranquilidad, el Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el Expediente N° 04072-2009-PA/TC ha precisado lo siguiente:

18. *Se trata de un derecho de naturaleza especial, pues permite que su contenido pueda ser enfocado desde una perspectiva tanto individual como extra individual, pues su afectación puede darse tanto de manera individual como conjunta. A través de este derecho se pretende evitar que se perturbe o menoscabe la estabilidad de la vida personal e intersubjetiva de cualquier ciudadano o conjunto de ciudadanos, de manera arbitraria, abusiva o irrazonable, puesto que, de permitirse ello, no solo se la afecta un derecho individual, sino también el orden social preestablecido.*

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

19. *Evitar la afectación de este derecho obliga a la autoridad pública a adoptar medidas para prevenir conductas o actividades de los particulares, así como de los poderes públicos y de los órganos constitucionales autónomos, de modo que se garantice a cada ciudadano que su tranquilidad no va a ser perturbada por actuaciones contrarias al ordenamiento constitucional.*

El derecho a la tranquilidad guarda estrecha relación con el derecho a la paz, es decir, en un contexto en el cual no exista paz, la persona no tendrá tranquilidad; además, el mundo contemporáneo trae obstáculos que no permiten llevar una vida de tranquilidad, como, por ejemplo, la falta de seguridad ciudadana.

Por otro lado, el primer párrafo del artículo 44 de la Constitución Política del Perú, precisa que **son deberes primordiales del Estado**: defender la soberanía nacional; **garantizar la plena vigencia de los derechos humanos**; **proteger a la población de las amenazas contra su seguridad**; y **promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación**.

Este deber del Estado halla sustento en el artículo 1 de la propia Constitución, por el cual, ante amenazas contra la seguridad, el Estado se encuentra obligado a elaborar, desarrollar y ejecutar políticas públicas a fin de brindar a la población las condiciones necesarias para garantizar su seguridad.

La previsión de este deber se justifica en la medida que entre los derechos fundamentales y el Estado Social y democrático de Derecho se da un estrecho nexo de interdependencia: El Estado social, para ser considerado como tal, tiene que respetar y garantizar los derechos fundamentales; y, a la inversa, los derechos fundamentales, para su realización, precisan la existencia del Estado social y democrático de derecho.

En virtud de la norma citada, corresponde al Estado ejecutar acciones destinadas a garantizar el ejercicio de los derechos humanos en sociedad, así como proteger su seguridad de cualquier amenaza, promoviendo el bienestar de la población en general, lo cual sólo es posible si, ante determinadas circunstancias que ponen en grave riesgo el disfrute de los derechos antes mencionados, se adoptan medidas necesarias y urgentes.

El artículo 163 de la Carta Magna, precisa que el **Estado garantiza la seguridad de la Nación mediante el Sistema de Defensa Nacional**. La Defensa Nacional es integral y permanente. Se desarrolla en los ámbitos interno y externo. Toda persona, natural o jurídica, está obligada a participar en la Defensa Nacional, de conformidad con la ley.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Al respecto, es menester señalar que, la seguridad debe ser satisfecha en concordancia con el desarrollo nacional. Siendo el Estado promotor y regulador del desarrollo, debe propiciar un crecimiento sostenido que permita a la ciudadanía en general el disfrute de sus derechos.

Por su parte, el artículo 166 de la Constitución Política del Perú establece que **la Policía Nacional tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno**. Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad. Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y del privado. **Previene, investiga y combate la delincuencia**. Vigila y controla las fronteras.

El rol que la Carta Magna le asigna a la Policía Nacional del Perú resulta fundamental en una sociedad como la nuestra, en la cual los índices de inseguridad ciudadana van en constante crecimiento. Su función en este contexto, es de garantizar la seguridad, a través de las políticas de Estado que al respecto se hayan normado.

En cuanto al derecho internacional sobre la materia, es preciso mencionar, en primer término que, el Preámbulo de la Carta de la Naciones Unidas de 1945, señala: “Nosotros los pueblos de las Naciones Unidas resueltos a preservar a las generaciones venideras del flagelo de la guerra que dos veces durante nuestra vida ha infligido a la Humanidad sufrimientos indecibles; a reafirmar la fe en los derechos fundamentales del hombre, en la dignidad y el valor de la persona humana, en la igualdad de derechos de hombres y mujeres y de las naciones grandes y pequeñas; a crear condiciones bajo las cuales puedan mantenerse la justicia y el respeto a las obligaciones emanadas de los tratados y de otras fuentes del derecho internacional y a promover el progreso social y a elevar el nivel de vida dentro de un concepto más amplio de la libertad”.

Del texto citado, podemos rescatar la alusión que se hace de manera expresa a la fe en los derechos fundamentales del hombre, cual pilar que sustenta la adopción de acuerdos y normas, cuya finalidad no es otra que garantizar el pleno desarrollo del hombre en sociedad.

En ese orden de ideas, el artículo 1 de la precitada carta señala que, los propósitos de las Naciones Unidas son: Mantener la paz y la seguridad internacionales, y con tal fin: tomar medidas colectivas eficaces para prevenir y eliminar amenazas a la paz, y para suprimir actos de agresión u otros quebrantamientos de la paz; y lograr por medios pacíficos, y de conformidad con los principios de la justicia y del derecho internacional, el ajuste o arreglo de controversias o situaciones internacionales susceptibles de conducir a quebrantamientos de la paz; Fomentar entre

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

las naciones relaciones de amistad basadas en el respeto al principio de la igualdad de derechos y al de la libre determinación de los pueblos, y tomar otras medidas adecuadas para fortalecer la paz universal; Realizar la cooperación internacional en la solución de problemas internacionales de carácter económico, social, cultural o humanitario, y en el desarrollo y estímulo del respeto a los derechos humanos y a las libertades fundamentales de todos, sin hacer distinción por motivos de raza, sexo, idioma o religión; y Servir de centro que armonice los esfuerzos de las naciones por alcanzar estos propósitos comunes.

Por su parte, el artículo 2 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, establece que toda persona tiene todos los derechos y libertades proclamados en esta Declaración, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición. Además, no se hará distinción alguna fundada en la condición política, jurídica o internacional del país o territorio de cuya jurisdicción dependa una persona, tanto si se trata de un país independiente, como de un territorio bajo administración fiduciaria, no autónoma o sometida a cualquier otra limitación de soberanía.

En mérito a la norma internacional mencionada, es posible afirmar que la persona no sólo es el fin supremo del Estado peruano, sino de todo el mundo. De allí la importancia del reconocimiento de sus derechos a nivel constitucional. Sin embargo, no basta con enumerar tales derechos, es necesario que se procure el pleno ejercicio de los mismos, sin ninguna otra limitación que el derecho de otras personas.

El artículo 1 de la Carta de la Organización de Estados Americanos, menciona que los Estados americanos consagran en esta Carta la organización internacional que han desarrollado para lograr un orden de paz y de justicia, fomentar su solidaridad, robustecer su colaboración y defender su soberanía, su integridad territorial y su independencia. Dentro de las Naciones Unidas, la Organización de los Estados Americanos constituye un organismo regional.

En este instrumento internacional se hace referencia al orden y a la paz, dos términos sencillos, pero con significados de contenido altamente primordiales, cuyo mantenimiento permiten la convivencia pacífica de las personas en sociedad. Por lo tanto, corresponde al Estado peruano, en cuanto miembro de la Organización de Estados Americanos, contribuir, a través de sus políticas de gobierno y normas que emita, con el aseguramiento de dicho orden y paz.

En cuanto a la normativa sobre la materia bajo análisis, encontramos en primer lugar, la Ley N° 27181, **Ley General de Transporte y Tránsito**

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Terrestre, el cual establece en sus artículos 3 y 4.3 que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta, entre otros, a la satisfacción de las necesidades y protección de los intereses de los usuarios, así como al resguardo de sus condiciones de seguridad, correspondiendo a las Municipalidades Distritales, la regulación del transporte menor, tales como, mototaxis y similares, de acuerdo con el literal a) del numeral 18.1 del artículo 18 de la precitada norma legal.

En segundo término, el artículo 2 de la Ley N° 27189, **Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores**, señala que son vehículos aptos para el servicio de taxi, aquellas unidades de tres (3) ruedas, motorizadas o no motorizadas, especialmente acondicionadas para el transporte de personas o carga. Asimismo, el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, establece que un vehículo menor es aquel "de tres (3) ruedas motorizadas o no motorizadas".

Si bien es cierto las normas antes citadas hacen alusión a vehículos menores, cierto es también que la definición de los mismos se limita a movibilidades de tres ruedas, no estando incluidas en dicho concepto, las motocicletas, toda vez que estas sólo constan de dos ruedas.

Conforme se ha visto en párrafos anteriores, corresponde al Estado garantizar la seguridad de las personas, en ese entender, en el año 2003 se aprobó la Ley 27933, **Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana**, el cual en su primer artículo señala que tiene por objeto proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades, garantizar la seguridad, paz, tranquilidad, el cumplimiento y respeto de las garantías individuales y sociales a nivel nacional.

Más específicamente, sobre el tema que nos compete, en el 2016 se aprobó el Decreto Legislativo N° 1216, **Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte**. Dicha norma, en el artículo 1 precisa que 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).

Asimismo, el artículo 3 respecto a los gobiernos locales, establece que, en el ejercicio de sus competencias normativas, de gestión y de administración, establecen disposiciones específicas para fortalecer la seguridad ciudadana en materia de tránsito, en coordinación con la

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Policía Nacional del Perú. Por su parte, el artículo 4 respecto a la fiscalización del tránsito a cargo de la Policía Nacional del Perú, a través de sus unidades especializadas, está facultada para realizar el control y fiscalización de los vehículos que circulan en toda la infraestructura vial pública, identificando e interviniendo a los vehículos y peatones, aplicando las medidas preventivas establecidas y las sanciones por infracciones en el reglamento nacional de tránsito.

En el presente caso, el Estado tiene por un lado la necesidad de garantizar la seguridad ciudadana, estableciendo restricciones en el uso de motocicletas lineales, presuntamente para la protección de la vida, el cuerpo y la salud de los ciudadanos; pero por otro lado estas restricciones colisionan con derechos fundamentales, como son el libre tránsito por el territorio nacional, el libre desarrollo y bienestar, a la propiedad, al disfrute del tiempo libre y al descanso y a la presunción de inocencia.

Así tenemos pues que, con relación a la seguridad ciudadana, para la protección de la vida, el cuerpo y la salud, debemos señalar que la propuesta si bien restringe los ocupantes en las motocicletas lineales no cuenta con estadísticas que lo sustente.

Se propone la temporalidad de la norma, debido a que lamentablemente la delincuencia se va adaptando a las nuevas realidades, y esta propuesta podría ocasionar el incremento de robos de motocicletas y su uso grupal.

La fórmula legal afecta a un grupo importante de ciudadanos que se transportan en motocicletas lineales, usadas como vehículo familiar o laborales; afectando así los derechos constitucionalmente protegidos detallados anteriormente; por ello, se establecen excepciones a la norma, como para policías, serenazgo, militares, bomberos, seguridad privada, prensa, familiares, y otros justificados.

Los requisitos de cascos, chalecos, placas y otros ya están contenidos en la normativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pero requieren de un mayor control y fiscalización por dicho sector; por ello se propone darle fuerza de ley.

5.2. Análisis de las opiniones

Proyecto de Ley N° 556/2021-CR

1. El **Poder Judicial** concluye considerando que la iniciativa es inviable; considera que se debe prestar atención al ordenamiento jurídico en su conjunto, en especial al constitucional y penal, así como al

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Reglamento Nacional de Tránsito, a fin de no caer en contradicciones normativas y lograr los objetivos que el Estado persigue, a saber, asegurar los derechos fundamentales de todos los ciudadanos.

Considera que, en cuanto a la prohibición de la propuesta en el proyecto de ley, para llevar en una motocicleta lineal uno o más pasajeros acompañantes, no advierte mayor fundamento respecto de la proporcionalidad de la medida a aplicar, por cuanto ello podría estar, incluso, colisionando con otros derechos fundamentales, tales como el libre tránsito. Tampoco se considera un régimen de excepción para la aplicación de la citada medida, por lo que carece de una ponderación que permita medir el grado de satisfacción o beneficio en la sociedad con la imposición de tal prohibición.

Precisa que, ante la prohibición planteada, resulta importante tener en consideración las diferentes realidades de nuestro país, no solo en relación con la relevancia que tienen estos vehículos en las diferentes áreas geográficas a nivel nacional, sino, también concretamente respecto de su incidencia en actividades delictivas. En ese sentido, considera conveniente que, de implementarse esta medida, la prohibición no sea en todo el territorio nacional, sino que se posibilite la adopción de esta medida en atención a diferentes aspectos vinculados (tales como índice de criminalidad, factores de riesgo, focalización delictiva y proporcionalidad de la medida), aplicándola a determinadas zonas geográficas o territoriales como resultado de una evaluación previa.

Refiere que, la viabilidad de la prohibición señalada en el proyecto de ley dependerá de que, previamente, se sustente si existe relación entre la limitación propuesta para el uso de motocicleta lineal llevando a uno o más pasajeros acompañantes y la disminución efectiva del índice de criminalidad.

Respecto del uso del casco protector con el número de matrícula de la placa única nacional de rodaje del vehículo, el que no deberá contar con elementos que afecten su visibilidad, manifiesta que dicha ya se encuentra contenida en el acápite 105.2. del artículo 105 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, el cual señala lo siguiente:

Artículo 105.- Obligaciones del conductor y acompañante de motocicletas y bicicletas [...] 105.2 El casco protector usado por el conductor y el acompañante de una motocicleta, debe tener la identificación del número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo, el que no deberá contar con dispositivos reflectivos o elementos que afecten su visibilidad.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

2. La **Municipalidad Distrital de Bellavista** mediante el Acuerdo de Consejo, *Acuerda recomendar al Congreso de la República la aprobación de una ley que prohíba conducir una motocicleta con dos o más ocupantes, medida que se considera necesaria debido a los altos índices de actos delictivos utilizando motos lineales, en base a los fundamentos expuestos en la parte considerativa del presente acuerdo.*

En los considerandos señala que, el pedido tiene que ver con la situación actual de inseguridad que se vive en nuestro país y específicamente en la Provincia Constitucional del Callao y que se refleja en las cifras estadísticas, frente a robos y sicarios cometidos en motos lineales.

Considera que, para combatir frontalmente la delincuencia común y el crimen organizado sobre las prioridades de las autoridades competentes y de la Policía Nacional, quien viene realizando su máximo esfuerzo para contrarrestar la criminalidad en su jurisdicción y en todo el país; pero, a pesar del trabajo articulado desarrollados con serenazgo, la inseguridad es alarmante por la alta criminalidad, en gran porcentaje utilizando motos lineales.

3. El **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, a través de su Oficina General de Asesoría Jurídica formula observaciones a la iniciativa legislativa, señalando en primer lugar que no le corresponde evaluar la idoneidad de si la propuesta fortalecerá la lucha contra la inseguridad ciudadana y la reducción de la comisión de ilícitos penales.

Con relación a la prohibición de la conducción de una motocicleta llevando a uno o más pasajeros acompañantes, indica que la propuesta no guarda coherencia con el marco legal en materia de transporte y normas conexas, puesto que plantea restringir el número de pasajeros que pueden transportarse en motocicleta, por debajo del número permitido por el Reglamento Nacional de Tránsito, esto es, de acuerdo a la capacidad técnica del vehículo automotor (número de asientos señalados en la Tarjeta de Identificación Vehicular).

De igual manera, respecto a la propuesta de que el conductor de una motocicleta lineal utilice casco protector con el número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo, que no contenga elementos que afecten su visibilidad, señala que esta disposición se encuentra comprendida en el numeral 105.2 del artículo 105 del Reglamento Nacional de Tránsito, cuyo incumplimiento está considerada como infracción grave en el Anexo I del citado reglamento, bajo los códigos G.67 y G.69, que corresponden a usar

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

el conductor o el acompañante de una motocicleta un casco protector que no cuente con el número de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo o usar un casco que tenga dispositivos reflectivos que afecten su visibilidad y, restringir o impedir la visibilidad del número de la Placa Única Nacional de Rodaje consignado en el casco, el chaleco o la motocicleta, cuando corresponda, respectivamente. Además, menciona que esta propuesta no guardaría concordancia con el numeral 105.5 del reglamento, toda vez que, no contempla excepciones para utilizar casco protector con el número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo, como por ejemplo, para el caso de los conductores y acompañantes de motocicletas de colección, de las que cuenten con placa de exhibición y de aquéllas que cuenten con un motor con cilindrada mayor a 500 cc; o, como tampoco exceptúa a los vehículos oficiales de la Policía Nacional del Perú o que formen parte del servicio de Serenazgo a cargo de las Entidades ediles, entre otros.

4. La **Presidencia del Consejo de Ministros** Concluye señalando que el Proyecto de Ley N° 556/2021-CR no es viable, puesto que establece una prohibición genérica de conducir una motocicleta lineal llevando a uno o más pasajeros acompañantes, sin que dicha medida cuente con una justificación adecuada

Aduce que, de la revisión de la exposición de motivos no se advierte que exista un sustento adecuado que permita concluir que la medida planteada de reducir el número de ocupantes de motocicletas efectivamente reduciría el índice de la comisión de delitos usando dicho vehículo, sobre todo teniendo en cuenta que el cuadro estadístico de incidencia delictiva por regiones al que se hace referencia, no identifica la cantidad de delitos cometidos mediante el uso de motocicletas.

Por otro lado, señala que tampoco se advierte que el Proyecto de Ley regule alguna consecuencia jurídica producto del incumplimiento de la regla que pretende dictar, esto es, si bien prohíbe conducir una motocicleta lineal llevando a uno o más pasajeros acompañantes, no ha regulado ni sustentado las consecuencias que existirían en caso no se cumpla con respetar dicha prohibición, por lo que nos encontraríamos ante una prohibición sin consecuencia jurídica alguna y carente de efectividad.

En cuanto a la obligatoriedad del uso de casco protector con el número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo, señala que el Proyecto de Ley no ha tenido en cuenta lo regulado en el numeral 105.2 del artículo 105 del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Texto Único

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito. En virtud de ello, indica que lo regulado por la iniciativa legislativa en este extremo, ya se encuentra establecido en la normativa vigente, circunstancia que no ha sido materia de evaluación en la correspondiente exposición de motivos; por lo que, respecto a dicho extremo, no se verifica que la propuesta normativa resulte necesaria.

Por último, sostiene que la exposición de motivos de la propuesta legislativa no cuenta con un test de razonabilidad o proporcionalidad que, en base a los principios de idoneidad, necesidad y proporcionalidad de la medida restrictiva, pueda justificar la legitimidad de combatir actividades delictivas, estableciendo la prohibición de conducir una motocicleta lineal llevando a uno o más pasajeros acompañantes, afectando el derecho de libre tránsito de las personas, así como el derecho de propiedad de quienes son dueños de una motocicleta, al restringir su modo de uso, por lo que la propuesta carece de suficiente justificación respecto a su constitucionalidad.

5. El **Ministerio del Interior** concluye en que la iniciativa legislativa debe ser reevaluada en base a las siguientes opiniones:

La Policía Nacional del Perú indica que su Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, cumplió con formular la propuesta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones de las especificaciones técnicas para la implementación de las medidas de seguridad previstas en el inc. 5.1 del artículo 5 del D. Leg. 1216 (...), en tal sentido ya no sería necesario incluir en el Proyecto de Ley las medidas de seguridad para los cascos de los conductores de vehículos menores, sino realizar las gestiones para su consecución, por cuanto los plazos legales ya se vencieron. Sin embargo, si sería necesario y pertinente prohibir el viaje de pasajeros (o acompañantes) en vehículos de la categoría L1 y L3, por haberse convertido en modalidad de operación de las actividades criminales de asalto y robo, homicidio por encargo (sicariato) y marcaje o reglaje, en consecuencia su prohibición facilitaría a las acciones preventivas que la Policía Nacional del Perú emprende en su rol de mantenimiento y restablecimiento del orden interno y la lucha contra la criminalidad en todo el territorio de la república.

Por su parte la Oficina de Asesoría Jurídica del Ministerio del Interior, señala que, de la exposición de motivos que sustenta la propuesta legislativa, se tiene que la misma no ha desarrollado el análisis de constitucionalidad de la propuesta, así como tampoco fundamenta su necesidad, la cual debe estar acompañada de informes, estudios y consultas realizadas, en el marco de lo establecido en el artículo 75

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

del Reglamento del Congreso de la República y en el artículo 2 del Reglamento de la Ley N° 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por el Decreto Supremo N° 008-2006-JUS.

Asimismo, indica que, conforme lo opinado por la Policía Nacional del Perú respecto a la propuesta contenida en el artículo 3 del Proyecto de Ley, se debe tener presente que, el Decreto Legislativo N° 1216 y el numeral 105.2 del artículo 105 del T.U.O. del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, establece que: “El casco protector usado por el conductor y el acompañante de una motocicleta, debe tener la identificación del número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo, el que no deberá contar con dispositivos reflectivos o elementos que afecten su visibilidad”. Por lo que, el extremo de esta propuesta se encuentra previsto en la norma citada previamente; resultando innecesario una nueva regulación sobre el mismo tema.

Proyecto de Ley N° 1303/2021-CR

1. La Sociedad de Comercio Exterior del Perú – COMEXPERU considera que la propuesta legislativa no debería ser aprobada, debido a que la evidencia que la sustenta se limita a describir los indicadores de seguridad ciudadana en el periodo 2016-2020 y el primer semestre de 2021, referidos al número de denuncias por comisión de delitos y faltas, ocupando el primer lugar los delitos al patrimonio; pero no mostraría evidencia sobre las modalidades de comisión de estos delitos, como por ejemplo el uso de motocicletas frente a otro tipo de vehículos.

En ese sentido, señala que, se debería partir identificando el problema que se pretende enfrentar, sustentado en evidencia empírica, que dé como resultado un diagnóstico público, transparente y participativo, así como una propuesta de solución.

2. La Asociación Automotriz del Perú – AAP, opina que es esencial tomar en consideración la realidad de nuestro país, en la cual, casi tres millones de motocicletas, de un parque automotor que no llega a los seis millones de unidades, circulan a nivel nacional, máxime si son conducidas por personas que no utilizan dicho vehículo para delinquir, sino para trabajar, estudiar, movilizar a sus hijos, pareja, amigos, compañeros de trabajo, entre otros.

Señala que el prohibir llevar pasajeros en una moto, constituye una afectación a la libertad de tránsito, el cual afecta también el derecho a una movilidad eficiente y racional; además, tanto la prohibición de

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

llevar un pasajero en una motocicleta, como la de usar un chaleco con la placa impresa, restringen el derecho al desarrollo de la personalidad.

Asimismo, precisa que, el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala que la acción estatal se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios, por lo cual no se puede restringir los derechos fundamentales. En esa misma línea, indica que el Código de Tránsito, prevé la posibilidad de restringir la circulación de vehículos en determinadas situaciones, pero no la circulación de las personas.

Por otro lado, en cuanto a la propuesta de que la prohibición de llevar pasajeros sea en determinados ámbitos geográficos, señala que esta medida generaría una terrible confusión de aplicarse en un distrito en específico, pues en las zonas urbanas no hay límites expresos que necesariamente sean conocidos por los usuarios, por lo que podría darse el caso que, en una calle de dos vías, exista la restricción de llevar acompañantes y en la otra no. Además, habría innumerables infracciones debido a que las personas se mueven libremente sin considerar límites, salvo que se considere tener cordones policiales en todos los distritos o zonas en los que rija la medida excepcional, lo cual es inviable. Asimismo, se generaría un efecto indeseado, pues los delincuentes se “mudarían” rápidamente a aquellas zonas en las que no hay restricción o cambiarán la modalidad de robo, con lo cual el volumen de asaltos continuará como ahora o posiblemente se incremente.

En ese sentido, sostiene que es difícil que la medida propuesta tenga un efecto “disuasivo” en la conducta de los delincuentes, pues lo más probable es que los asaltos continúen y el vehículo que se use para tales fines no sea una motocicleta sino un vehículo de la categoría M1 o un mototaxi o una bicicleta. Es más, los delincuentes pueden organizar -como de hecho al parecer lo están haciendo- bandas de dos o tres individuos, conduciendo cada uno motocicleta sin acompañante.

Por otro lado, sobre la propuesta de crear un registro de motos señala que no tiene sentido alguno, puesto que ya se cuenta con el registro de propiedad vehicular a cargo de la SUNARP, así como el registro de placas de rodaje.

En virtud de sus observaciones, recomienda que se aumente el tamaño de la placa de rodaje de las motocicletas, se cambie el color de los mismos, de celeste a blanco con caracteres negros, se incorpore en las placas un chip que permita la identificación a través

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

de sistemas de control electrónico vehicular, todo ello con la finalidad de que se facilite las labores de fiscalización.

Proyecto de Ley N° 1326/2021-PE

1. La **Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales** expresa su acuerdo con la iniciativa legislativa, siempre que el reglamento de la ley, se elabore con la participación de los gobiernos regionales, considerando las necesidades y especificidades de cada región.

Refiere que, las medidas propuestas, así como los escenarios en los que se pretende aplicar la restricción, tendrán una baja afectación del derecho a la circulación, pues las restricciones regirán sólo en aquellos escenarios con una considerable incidencia delictiva a través del empleo de motocicletas, es decir, se tratan de escenarios excepcionales que requieren una evaluación técnica y justificación institucional.

Adicionalmente, indica que, las medidas propuestas garantizarán la protección de la seguridad, calidad de vida y tranquilidad de las personas frente a vulneraciones sumamente graves como el robo y el sicariato.

2. El **Poder Judicial** considera la iniciativa como no viable, debido a que el tratamiento que se pretende implementar para evitar la comisión de un hecho que pudiera o no suceder (peligro abstracto), no se encuentra justificado desde el punto de vista de control de riesgos, es decir, se pretende prohibir el llevar pasajeros en las motocicletas, bajo sanción (administrativa), sin considerar que esta acción se encuentra permitida por la normatividad de tránsito.

Señala que, el manejo de una motocicleta con acompañante no siempre conlleva a la comisión de un hecho delictivo, pensar lo contrario sería equivalente a considerar, por ejemplo, la posibilidad de prohibir la compra de cuchillos o cubiertos en general debido a que estos pudieran o no ser usados para cometer ilícitos. Entender que llevar un pasajero en una motocicleta sea indicio de la posibilidad de un hecho criminal (aún no verificado) representaría ya no solo la punibilidad de actos preparatorios (injustificados) sino hasta incluso la sanción de la fase interna de ser el caso, pero aún más reprochable sería su consecuencia como prejuicio contra los usuarios de estos medios de transporte.

Agrega que, no se estaría tomando en cuenta que la Policía Nacional del Perú ya cuenta en la actualidad con guías y procedimientos de intervención a favor de la interdicción de delitos, realizando controles

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

regulares a usuarios de estos vehículos menores y sus acompañantes, lo que debería ser reforzado.

En ese sentido, opina que, el análisis sobre la criminalidad debe realizarse sobre los hechos y las conductas desplegadas y no sobre las personas, debiendo realizarse el análisis de proporcionalidad de la medida que se busca implementar, pues en la misma no se toma en cuenta los derechos que se piensan intervenir o afectar; asimismo, no se analiza si la medida es necesaria (cumple con la finalidad o no), idónea (que no exista otra igualmente satisfactoria) o proporcional en sentido estricto (el nivel de intensidad de la medida); por lo que la medida no resulta adecuada ni mucho menos justificada.

3. La **Asociación de Seguridad Privada del Perú - ASEPRI**, recomienda que se exceptúe de los alcances de la ley, al personal de seguridad privado que se encuentre debidamente autorizado por la SUCAMEC, puesto que según dicha institución, los servicios de seguridad privada en su modalidad de servicios de vigilancia privada y transporte de dinero y valores son servicios esenciales.
4. La **Asociación automotriz del Perú – AAP** expresa su desacuerdo con la iniciativa legislativa, señalando que, al final del numeral 1 de la exposición de motivos del Proyecto de Ley, erróneamente se pone énfasis en el vehículo al establecer que la modalidad de asaltos en motos amplía la vulnerabilidad de la víctima; sin considerar que, sin importar con qué vehículo se comete el delito, la vulnerabilidad de las personas radica en otras circunstancias, como, por ejemplo, la ferocidad del delincuente o el arma que utiliza.

Asimismo, menciona que, la propuesta legal de prohibir al conductor de una moto llevar un pasajero, al ser aplicada a un ámbito geográfico determinado, afecta a los usuarios que transitan libremente sin considerar límites, además la delincuencia muta permanentemente por lo que la medida no va a solucionar el problema de fondo sino promoverá que se traslade de zonas con alto índice delincencial a otras zonas.

Refiere también que la medida propuesta no tendrá un efecto disuasivo en la conducta de los delincuentes, pues los asaltos seguirán y probablemente usarán otro tipo de vehículo o formarán bandas con motocicletas ocupadas solo por el conductor.

Finalmente, en cuanto a la propuesta de sanción que recibirían los conductores que incumplen las medidas señala que la misma sería de tránsito; es decir, como si hubieran cometido cualquier infracción de tránsito.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

5. La **Sociedad de Comercio Exterior del Perú – COMEXPERU** considera que este proyecto cita como sustento evidencia respecto a delitos cometidos, pero carece de información que acredite la especial circunstancia que implica el uso de motocicletas como para proponer una regulación tan concreta por sobre otro tipo de modalidades o vehículos, sean automóviles o a pie. Agrega que, en la propuesta no se desarrolla el análisis costo beneficio.

Proyecto de Ley N° 1333/2021-CR

1. La **Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales** expresa su acuerdo con la iniciativa legislativa, siempre que el reglamento de la ley, se elabore con la participación de los gobiernos regionales, considerando las necesidades y especificidades de cada región.

Refiere que, las medidas propuestas, así como los escenarios en los que se pretende aplicar la restricción, tendrán una baja afectación del derecho a la circulación, pues las restricciones regirán sólo en aquellos escenarios con una considerable incidencia delictiva a través del empleo de motocicletas, es decir, se tratan de escenarios excepcionales que requieren una evaluación técnica y justificación institucional.

Adicionalmente, indica que, las medidas propuestas garantizarán la protección de la seguridad, calidad de vida y tranquilidad de las personas frente a vulneraciones sumamente gravosas como el robo y el sicariato.

2. El **Poder Judicial** considera la iniciativa como no viable, debido a que el tratamiento que se pretende implementar para evitar la comisión de un hecho que pudiera o no suceder (peligro abstracto), no se encuentra justificado desde el punto de vista de control de riesgos, es decir, se pretende prohibir el llevar pasajeros en las motocicletas, bajo sanción (administrativa), sin considerar que esta acción se encuentra permitida por la normatividad de tránsito. En todo caso, antes que la expedición de una ley autónoma se debería buscar la modificación del Reglamento Nacional de Tránsito para mejor procurar los intereses en estos casos.

Señala que, el manejo de una motocicleta con acompañante no siempre conlleva a la comisión de un hecho delictivo, pensar lo contrario sería equivalente a considerar, por ejemplo, la posibilidad de prohibir la compra de cuchillos o cubiertos en general debido a que estos pudieran o no ser usados para cometer ilícitos. Entender que llevar un pasajero en una motocicleta sea indicio de la posibilidad de

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

un hecho criminal (aún no verificado) representaría ya no solo la punibilidad de actos preparatorios (injustificados) sino hasta incluso la sanción de la fase interna de ser el caso, pero aún más reprochable sería su consecuencia como prejuicio contra los usuarios de estos medios de transporte.

Agrega que, no se estaría tomando en cuenta que la Policía Nacional del Perú ya cuenta en la actualidad con guías y procedimientos de intervención a favor de la interdicción de delitos, realizando controles regulares a usuarios de estos vehículos menores y sus acompañantes, lo que debería ser reforzado.

En ese sentido, opina que, el análisis sobre la criminalidad debe realizarse sobre los hechos y las conductas desplegadas y no sobre las personas, debiendo realizarse el análisis de proporcionalidad de la medida que se busca implementar, pues en la misma no se toma en cuenta los derechos que se piensan intervenir o afectar; asimismo, no se analiza si la medida es necesaria (cumple con la finalidad o no), idónea (que no exista otra igualmente satisfactoria) o proporcional en sentido estricto (el nivel de intensidad de la medida); por lo que la medida no resulta adecuada ni mucho menos justificada.

3. El **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** formula observaciones a la iniciativa legislativa, señalando que el imponer condiciones de uso sobre una motocicleta, genera impacto en la legislación nacional que podría colisionar con la normativa vigente, esto debido a que se limitaría el derecho de propiedad que una persona tiene sobre la misma. El derecho de propiedad supone el pleno poder jurídico del propietario sobre lo que posee, pudiendo emplearlo con el objetivo que este desee, ya sea para su ocio, o para darle una finalidad de explotación económica.

Po otro lado, opina que, el hecho de registrar y autorizar el uso de la motocicleta a terceros por razones laborales previa autorización de propietario en la municipalidad de su jurisdicción, contraviene el uso y disfrute del bien para lo cual ha sido adquirido, toda vez que transcurrido el límite territorial de la jurisdicción municipal provincial o distrital, se tendría que requerir nuevos permisos para el uso en una determinada jurisdicción o varios si así lo accede el propietario y con ello acreditar a uno o varias personas, más allá de que este bien no podría ser usado en otra región del país, de ahí que la propuesta legislativa descrita colisiona con derechos fundamentales y la normativa nacional vigente.

En relación a la propuesta de prohibir que quienes brinden el servicio de tipo delivery lleven pasajeros o acompañantes, indica que, en

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

general, la propuesta debe realizarse respetando, entre otros, lo establecido en el literal a) del artículo 96 del Reglamento Nacional de Tránsito, en virtud del cual se encuentra prohibido el desplazamiento de una motocicleta que traslade un número mayor de pasajeros que el previsto como número de asientos en la Tarjeta de Identificación Vehicular; asimismo, menciona que el incumplimiento de dicha obligación tiene su correlato como una infracción tipificada en el Anexo I del mencionado reglamento; por lo tanto, de darse el caso de implementarse la disposición bajo análisis, se alteraría la regla que rige hoy en día para el uso de motocicletas.

Respecto a la obligación para los conductores de motocicletas lineales de utilizar casco protector con el número de matrícula de la Placa Nacional de Rodaje del vehículo automotor, señala que la misma disposición ya forma parte del marco normativo vigente establecido en el artículo 105 del Reglamento Nacional de Tránsito; por ende, no considera oportuno que dicha medida se viabilice a través de una norma con rango de ley; además, señala que el Proyecto de Ley no contempla ningún tipo de excepción para utilizar casco protector con el número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo, como por ejemplo, referido a los conductores y acompañantes de motocicletas de colección, de las que cuenten con placa de exhibición y de aquellas que cuenten con un motor con cilindrada mayor a 500 cc., o, como también a los vehículos oficiales de la Policía Nacional del Perú o que formen parte del servicio de Serenazgo a cargo de las Entidades ediles, entre otros.

En la misma línea, menciona que, la propuesta del uso de chaleco con el número de Placa Única Nacional de Rodaje impreso en la espalda, ya ha sido precisada en la Resolución Directoral N°03-2022 - MTC/18 de fecha 21 de febrero de 2022, que establece la publicación del proyecto de Resolución Directoral que aprueba la "Directiva que establece especificaciones técnicas para el uso de casco y el Chaleco, así como sus restricciones o limitaciones".

Por último, precisa que la propuesta no especifica a cuál de los artículos anteriores será aplicable la excepcionalidad, esto es para la conducción de la motocicleta o para el uso de casco protector con el número de Placa Única Nacional de Rodaje.

4. El **Ministerio de Justicia y Derechos Humanos**, opina que la iniciativa legislativa no es viable, debido a que, por unidad normativa que caracteriza el ordenamiento jurídico nacional, la propuesta debió apuntar a que se incorporen las prohibiciones en el Texto Único

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo 016- 2009-MTC.

Sobre la propuesta de prohibir que solo los conductores de delivery queden prohibidos de llevar pasajeros, señala que ello resulta contrario al principio de igualdad recogido en el inciso 2, del artículo 2, de la Constitución Política del Perú, en tanto que se realiza una discriminación negativa que carece de justificación, puesto que se presumiría que quienes manejan una moto como repartidores son personas que delinquen.

En cuanto a la proposición del uso de casco protector con el número de placa única de rodaje de vehículo impresa de manera visible y sin elementos distorsionantes, así como que el chaleco lleve impreso en la espalda el número de placa única nacional de rodaje del vehículo en lugar y tamaño que faciliten su visibilidad, indica que ya existe una regulación en ese sentido en el artículo 105 del Código de Tránsito en que se señala que el casco protector usado por el conductor y el acompañante debe tener la identificación del número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo, así como también se establece que los conductores y acompañantes de motocicletas deben usar un chaleco o chaqueta con material retrorreflectivo, en cuya espalda se halle fijado el número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje de la Motocicleta. Siendo esto así, la propuesta legislativa carece de asidero en tanto que ya se encuentra regulado en la norma de tránsito anteriormente citada.

Finalmente, considera que, al tratarse de la regulación de una prohibición, es necesario que se incorpore una consecuencia jurídica para quien se encuentre inmerso en el supuesto de hecho propuesto. De no ser así, se estaría ante una prohibición sin consecuencia jurídica alguna y carente de efectividad.

5. **El Ministerio Público - Fiscalía de la Nación** considera que la medida legislativa vulnera derechos fundamentales como la propiedad, dignidad, igualdad y libertad de tránsito y circulación de los ciudadanos, reconocidos en nuestra Constitución Política del Perú, toda vez que su limitación no se sustenta con un estudio previo considerando información de connotación estadística emitida por entidades fiables que permitan dar verosimilitud de que efectivamente a nivel nacional se han incrementado los actos delictivos mediante el empleo de motos lineales; en ese sentido, no generaría un impacto notable en cuanto a reducir la incidencia de delitos contra el patrimonio, más bien implicaría un costo social para los ciudadanos que de desplazan empleando dicho medio de transporte, ya que solo un grupo reducido está inmerso en hechos delictivos.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

La afectación al derecho a la libertad de tránsito y circulación de los ciudadanos es alta, por ser una medida que discrimina a sectores de la población que suelen usar este tipo de transportes para el desarrollo de sus actividades a diario, estigmatizándolos (costo social), a diferenciación de otras que se trasladan con el uso de otro tipo de vehículos que también son usados para perpetrar delitos.

En síntesis, señala que la iniciativa legislativa conlleva a limitar derechos fundamentales sin haber previamente obtenido información útil, necesaria y fiable en datos estadísticos que permita acreditar válidamente el incremento de actos delictivos empleando motos lineales y contar con una prognosis de eficiencia de esta medida excepcional, solo se adjunta unas notas periodísticas sin cifras formales de entidades acreditadas que permitan colegir que la gran mayoría de asaltos o en su defecto gran cantidad de los mismos se efectúan empleando motocicletas.

6. El **Ministerio de Defensa** opina que la propuesta legislativa es viable en cuanto a sus fines de protección de la seguridad ciudadana, debiéndose enmarcar y concordar con las disposiciones que regulan todo lo relativo la seguridad ciudadana.
7. La **Asociación automotriz del Perú- AAP** considera que la solución que propone la iniciativa legislativa es inverosímil, puesto que la exposición de motivos no sustenta en forma alguna cómo la obligación de que la motocicleta sea conducida únicamente por el propietario de la misma, reducirá el robo a través de estos vehículos; además, señala la propuesta vulnera el derecho de toda persona de disponer libremente de sus bienes.

En cuanto a la propuesta de sanción señala que, el problema en realidad es la ausencia o deficiencia en la fiscalización, el incumplimiento de las normas de tránsito es cotidiano y la percepción de impunidad es real, por cuanto no hay capacidad de fiscalizar y sancionar

En conclusión, indica que hay un grave problema en el análisis de cómo enfrentar el problema de seguridad ciudadana.

Proyecto de Ley N° 1478/2021-CR

1. El **Poder Judicial** considera la iniciativa como no viable, debido a que el tratamiento que se pretende implementar para evitar la comisión de un hecho que pudiera o no suceder (peligro abstracto), no se encuentra justificado desde el punto de vista de control de riesgos, es

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

decir, se pretende prohibir el llevar pasajeros en las motocicletas, bajo sanción (administrativa), sin considerar que esta acción se encuentra permitida por la normatividad de tránsito. En todo caso, antes que la expedición de una ley autónoma se debería buscar la modificación del Reglamento Nacional de Tránsito para mejor procurar los intereses en estos casos.

Señala que, el manejo de una motocicleta con acompañante no siempre conlleva a la comisión de un hecho delictivo, pensar lo contrario sería equivalente a considerar, por ejemplo, la posibilidad de prohibir la compra de cuchillos o cubiertos en general debido a que estos pudieran o no ser usados para cometer ilícitos. Entender que llevar un pasajero en una motocicleta sea indicio de la posibilidad de un hecho criminal (aún no verificado) representaría ya no solo la punibilidad de actos preparatorios (injustificados) sino hasta incluso la sanción de la fase interna de ser el caso, pero aún más reprochable sería su consecuencia como prejuicio contra los usuarios de estos medios de transporte.

Agrega que, no se estaría tomando en cuenta que la Policía Nacional del Perú ya cuenta en la actualidad con guías y procedimientos de intervención a favor de la interdicción de delitos, realizando controles regulares a usuarios de estos vehículos menores y sus acompañantes, lo que debería ser reforzado.

En ese sentido, opina que, el análisis sobre la criminalidad debe realizarse sobre los hechos y las conductas desplegadas y no sobre las personas, debiendo realizarse el análisis de proporcionalidad de la medida que se busca implementar, pues en la misma no se toma en cuenta los derechos que se piensan intervenir o afectar; asimismo, no se analiza si la medida es necesaria (cumple con la finalidad o no), idónea (que no exista otra igualmente satisfactoria) o proporcional en sentido estricto (el nivel de intensidad de la medida); por lo que la medida no resulta adecuada ni mucho menos justificada.

2. El **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** formula observaciones a la iniciativa legislativa, señalando que el imponer condiciones de uso sobre una motocicleta, genera impacto en la legislación nacional que podría colisionar con la normativa vigente, esto debido a que se limitaría el derecho de propiedad que una persona tiene sobre la misma. El derecho de propiedad supone el pleno poder jurídico del propietario sobre lo que posee, pudiendo emplearlo con el objetivo que este desee, ya sea para su ocio, o para darle una finalidad de explotación económica.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Po otro lado, opina que, el hecho de registrar y autorizar el uso de la motocicleta a terceros por razones laborales previa autorización de propietario en la municipalidad de su jurisdicción, contraviene el uso y disfrute del bien para lo cual ha sido adquirido, toda vez que transcurrido el límite territorial de la jurisdicción municipalidad provincial o distrital, se tendría que requerir nuevos permisos para el uso en una determinada jurisdicción o varios si así lo accede el propietario y con ello acreditar a uno o varias personas, más allá de que este bien no podría ser usado en otra región del país, de ahí que la propuesta legislativa descrita colisiona con derechos fundamentales y la normativa nacional vigente.

Sobre la propuesta de que las prohibiciones se apliquen a Lima y Callao señala que, las disposiciones en esta materia, deben ser de aplicación a nivel nacional, a fin de no contravenir la transitabilidad de vehículos menores. Es decir, el ámbito de aplicación de esta norma no sólo debe circunscribirse a Lima y Callao, ya que la circulación de este tipo de vehículos se extiende a nivel nacional, por lo que cualquier disposición debe ser considerado para todo el territorio peruano, previa evaluación de su análisis costo beneficio.

En relación a la propuesta de prohibir que quienes brinden el servicio de tipo delivery lleven pasajeros o acompañantes, indica que, en general, la propuesta debe realizarse respetando, entre otros, lo establecido en el literal a) del artículo 96 del Reglamento Nacional de Tránsito, en virtud del cual se encuentra prohibido el desplazamiento de una motocicleta que traslade un número mayor de pasajeros que el previsto como número de asientos en la Tarjeta de Identificación Vehicular; asimismo, menciona que el incumplimiento de dicha obligación tiene su correlato como una infracción tipificada en el Anexo I del mencionado reglamento; por lo tanto, de darse el caso de implementarse la disposición bajo análisis, se alteraría la regla que rige hoy en día para el uso de motocicletas.

En cuanto a la propuesta de creación del Registro Nacional de Personas Autorizadas a circular en Motocicletas y la creación y requisitos del referido registro, señala que no es viable su aprobación debido a que se generaría una duplicidad de funciones, al estar vigente el Registro de Licencias de Conductores clase B.

Finalmente, respecto de la Primera Disposición Complementaria Final, se advierte que, si el sentido es que los Gobiernos Locales identifiquen sus necesidades y prioridades de acuerdo a su realidad, no se desprende de dicho mandato las acciones y/o los mecanismos de coordinación o articulación que deben implementarse con el Poder ejecutivo; así como, el plazo para la ejecución de la misma.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

3. La **Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales** expresa su acuerdo con la iniciativa legislativa, siempre que el reglamento de la ley, se elabore con la participación de los gobiernos regionales, considerando las necesidades y especificidades de cada región.

Refiere que, las medidas propuestas, así como los escenarios en los que se pretende aplicar la restricción, tendrán una baja afectación del derecho a la circulación, pues las restricciones regirán sólo en aquellos escenarios con una considerable incidencia delictiva a través del empleo de motocicletas, es decir, se tratan de escenarios excepcionales que requieren una evaluación técnica y justificación institucional.

Adicionalmente, indica que, las medidas propuestas garantizarán la protección de la seguridad, calidad de vida y tranquilidad de las personas frente a vulneraciones sumamente gravosas como el robo y el sicariato.

4. El **Ministerio del Interior** considera que la iniciativa debe ser reevaluada, toda vez que, aquellas decisiones o facultades discrecionales de los poderes públicos, deben responder a criterios de razonabilidad y proporcionalidad, lo que constituye un parámetro indispensable para determinar su actuación, sobre todo cuando afectan el ejercicio de derechos fundamentales.

Por otro lado, respecto a la aplicación de la prohibición en Lima y callao, señala que será necesario que previamente se conozcan en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene esta propuesta sobre tales actores, la sociedad y bienestar general (análisis costo beneficio), para determinar su viabilidad.

En cuanto a la creación de un Registro Nacional de Personas Autorizadas a Circular en Motocicletas, indica que se deberá evaluar si los requisitos exigidos para su creación son las mismas que el cronograma de Integración de las Licencias de Conducir de la Clase B, puesto que, de ser así, implicaría duplicidad de registros y funciones.

La entidad advierte que, el Proyecto de Ley tiene por objeto prohibir la circulación en motocicletas con acompañante; sin embargo, en su fórmula legal establece que, la información mínima que debe contener el Registro Nacional de Personas Autorizadas a Circular en Motocicletas, incluye la información del acompañante; lo cual resulta contradictorio con lo que se pretende normar.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Respecto a la competencia de la Policía Nacional para fiscalizar la circulación de las motocicletas, señala que esta propuesta ya se encuentra regulada en el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1216 y en el artículo 188 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú.

Por último, aduce que el Proyecto de Ley trasgrede lo dispuesto en el párrafo 4 del numeral 2.2 del artículo 2 (Estabilidad presupuestaria) de la Ley N° 31366, Ley de Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2022, el cual señala que durante el Año Fiscal 2022, las entidades señaladas en el artículo 3 del Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, deben cumplir con las siguientes reglas: “Los proyectos de normas legales que generen gasto público deben contar, como requisito para el inicio de su trámite, con una evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios que pueden ser destinados a su aplicación, así como el impacto de dicha aplicación en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2022, y un análisis de costo-beneficio en términos cuantitativos y cualitativos. La evaluación presupuestaria y el análisis costo-beneficio del proyecto de norma deben ser elaborados por el pliego presupuestario respectivo.

5. El **Ministerio de Justicia y Derechos Humanos** califica a la iniciativa legislativa como no viable, debido a que si bien se señala en la exposición de motivos que la finalidad es garantizar el derecho a la seguridad personal, este derecho fundamental colisiona con el derecho fundamental a la libertad de tránsito, por lo que, considerando que ningún derecho fundamental es absoluto, es necesario realizar un test de ponderación de la medida: razonabilidad, idoneidad y proporcionalidad en sentido estricto.

Respecto a que la medida planteada se aplique sólo a Lima y Callao, la entidad considera que es necesario presentar estudios en los que se precisen datos de la incidencia de delitos cometidos con uso de motocicletas y por qué Lima y Callao son las regiones con mayor incidencia delictiva. Además, señala que también es importante que se desarrolle cómo es que la dicha medida puede contribuir a la detección de casos, a la disuasión de potenciales autores, a la disminución de vulnerabilidad de las potenciales víctimas.

Sobre la propuesta de prohibición de circulación con acompañante, indica que es necesario precisar que existen problemas vinculados a la prohibición de motocicletas que pertenecen a personas jurídicas en tanto que por el giro de diversos negocios es que se entregan motocicletas para el uso de trabajadores; además, la medida también

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

podría afectar a los miembros de la Policía Nacional del Perú y a los miembros de Serenazgo de Municipalidades que se encargan de combatir la inseguridad ciudadana, entre otros actores que, previo estudio, deben ser incorporados en la excepción.

Con relación a la propuesta de creación del Registro Nacional de Personas Autorizadas a Circular en Motocicletas, a cargo del Ministerio del Interior, señala que es contrario a lo establecido en el artículo 79, de la Constitución Política del Perú, en tanto que los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, salvo en lo que se refiera a su presupuesto. Por ese motivo, no resulta viable que una ley congresal disponga que el Ministerio del Interior gaste su presupuesto en implementar un registro.

Por último, respecto a la proposición de atribuir competencias al Ministerio del Interior para ejercer la potestad sancionadora, precisa que se trata de una competencia que se encuentra otorgada al órgano competente conforme a lo estipulado en el Código de Tránsito y su Reglamento; por lo que, la propuesta contraviene lo dispuesto por el literal c) del artículo 4 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que establece como una de sus competencias exclusivas, los servicios de transporte de alcance nacional e internacional.

6. El **Ministerio de Defensa** opina que la propuesta legislativa es viable en cuanto a sus fines de protección de la seguridad ciudadana, debiéndose enmarcar y concordar con las disposiciones que regulan todo lo relativo la seguridad ciudadana.

Proyecto de Ley N° 1637/2021-GL

1. El **Poder Judicial** considera la iniciativa como no viable, debido a que el tratamiento que se pretende implementar para evitar la comisión de un hecho que pudiera o no suceder (peligro abstracto), no se encuentra justificado desde el punto de vista de control de riesgos, es decir, se pretende prohibir el llevar pasajeros en las motocicletas, bajo sanción (administrativa), sin considerar que esta acción se encuentra permitida por la normatividad de tránsito. En todo caso, antes que la expedición de una ley autónoma se debería buscar la modificación del Reglamento Nacional de Tránsito para mejor procurar los intereses en estos casos.

Señala que, el manejo de una motocicleta con acompañante no siempre conlleva a la comisión de un hecho delictivo, pensar lo contrario sería equivalente a considerar, por ejemplo, la posibilidad

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

de prohibir la compra de cuchillos o cubiertos en general debido a que estos pudieran o no ser usados para cometer ilícitos. Entender que llevar un pasajero en una motocicleta sea indicio de la posibilidad de un hecho criminal (aún no verificado) representaría ya no solo la punibilidad de actos preparatorios (injustificados) sino hasta incluso la sanción de la fase interna de ser el caso, pero aún más reprochable sería su consecuencia como prejuicio contra los usuarios de estos medios de transporte.

Agrega que, no se estaría tomando en cuenta que la Policía Nacional del Perú ya cuenta en la actualidad con guías y procedimientos de intervención a favor de la interdicción de delitos, realizando controles regulares a usuarios de estos vehículos menores y sus acompañantes, lo que debería ser reforzado.

En ese sentido, opina que, el análisis sobre la criminalidad debe realizarse sobre los hechos y las conductas desplegadas y no sobre las personas, debiendo realizarse el análisis de proporcionalidad de la medida que se busca implementar, pues en la misma no se toma en cuenta los derechos que se piensan intervenir o afectar; asimismo, no se analiza si la medida es necesaria (cumple con la finalidad o no), idónea (que no exista otra igualmente satisfactoria) o proporcional en sentido estricto (el nivel de intensidad de la medida); por lo que la medida no resulta adecuada ni mucho menos justificada.

2. El **Ministerio de Justicia y Derechos Humanos** califica a la iniciativa legislativa como viable con observaciones, debido a que si bien se señala en la exposición de motivos que la finalidad es garantizar el derecho a la seguridad personal, este derecho fundamental colisiona con el derecho fundamental a la libertad de tránsito, por lo que, considerando que ningún derecho fundamental es absoluto, es necesario realizar un test de ponderación de la medida: razonabilidad, idoneidad y proporcionalidad en sentido estricto.

Respecto a que la medida planteada se aplique sólo a Lima y Callao, la entidad considera que es necesario presentar estudios en los que se precisen datos de la incidencia de delitos cometidos con uso de motocicletas y por qué Lima y Callao son las regiones con mayor incidencia delictiva. Además, señala que también es importante que se desarrolle cómo es que la dicha medida puede contribuir a la detección de casos, a la disuasión de potenciales autores, a la disminución de vulnerabilidad de las potenciales víctimas.

En cuanto al uso de cascos que no cubran totalmente el rostro de quien conduce y su acompañante, señala que, no resulta viable proponer cuestiones subjetivas además de pretender regular

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

cuestiones que ya se encuentran en la norma específica, tal como lo es la instalación de calcomanías holográficas de seguridad en la parte anterior del vehículo que permita su identificación a través de sistemas de control electrónico vehicular.

Además, señala que, en la exposición de motivos no se aprecia justificación constitucional para prohibir portar armas de fuego a quienes han realizado todos los trámites correspondientes ante la autoridad competente, precisamente para su defensa personal.

Con relación a la excepción vinculada a conductores que cuenten con tarjeta de circulación con acompañantes que debe ser entregada por la Policía Nacional del Perú de manera gratuita, advierte la entidad que la propuesta es contraria a lo establecido en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en tanto que los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, salvo en lo que se refiera a su presupuesto; por ende, señala que no es posible disponer que la Policía Nacional del Perú irrogue gasto de su presupuesto para otorgar gratuitamente una tarjeta de circulación.

Finalmente, respecto a tipificar el delito de marcaje o reglaje, opina que la propuesta es viable, puesto que se trata de un delito que adelanta las barreras de punibilidad a fin de evitar que como consecuencia de estos actos preparatorios (vigilancia, seguimiento, por ejemplo) se lesionen efectivamente bienes jurídicos como la vida, salud o libertad de las personas. Siendo esto así, proponer que se sancione a una persona por este tipo penal a fin de evitar la comisión del delito de sicariato (bien jurídico vida) resulta adecuado.

3. El **Ministerio del Interior** considera que la iniciativa debe ser reevaluada, toda vez que, aquellas decisiones o facultades discrecionales de los poderes públicos, deben responder a criterios de razonabilidad y proporcionalidad, lo que constituye un parámetro indispensable para determinar su actuación, sobre todo cuando afectan el ejercicio de derechos fundamentales.

Respecto a las condiciones y obligaciones de los conductores para el uso de las motocicletas lineales y el uso del casco protector, el Ministerio del Interior advierte que este extremo de la propuesta se encontraría regulado de forma general en el artículo 105 del Reglamento Nacional de Tránsito y en el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216; asimismo, considera que se debe tener en cuenta que, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es el ente encargado de establecer las especificaciones técnicas para el uso de

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

los cascos de seguridad, el chaleco, así como las demás restricciones o limitaciones relacionado al uso de vehículos menores.

En cuanto a la prohibición de portar arma de fuego en motocicleta, la SUCAMEC opina que poseer un arma de fuego no es un derecho en nuestro ordenamiento jurídico, por el contrario, constituye una prerrogativa del estado, razón por la cual podría estar sujeta a restricciones. Señala que resulta razonable la prohibición de portar armas de fuego siempre que se consideren en los supuestos de excepción aquellas personas que brindan servicios de seguridad privada.

Por otro lado, sobre la propuesta de incorporar al delito de sicariato (artículo 108-C) dentro de las disposiciones del artículo 317-A, indica que en la Exposición de Motivos no se ha desarrollado fundamentación jurídica sobre su necesidad de inclusión, además del análisis sobre la Constitucionalidad o Legalidad de la misma.

4. El **Ministerio de Defensa** opina que la propuesta legislativa es viable en cuanto a sus fines de protección de la seguridad ciudadana, debiéndose enmarcar y concordar con las disposiciones que regulan todo lo relativo la seguridad ciudadana.

Proyecto de Ley N° 1694/2021-CR

1. El **Ministerio del Interior** considera que la iniciativa debe ser reevaluada, toda vez que, aquellas decisiones o facultades discrecionales de los poderes públicos, deben responder a criterios de razonabilidad y proporcionalidad, lo que constituye un parámetro indispensable para determinar su actuación, sobre todo cuando afectan el ejercicio de derechos fundamentales.

Indica que, si bien con la propuesta normativa se busca combatir, prevenir y reducir la incidencia delictiva respecto a la comisión de algunos delitos (como por ejemplo, los delitos contra el patrimonio, y contra la vida el cuerpo y la salud), no necesariamente cumpliría con dicho fin, puesto que puede repercutir en otro derecho fundamental como el de la libertad de tránsito; por lo que, resultaría necesario se realice un análisis exhaustivo sobre la propuesta, en donde se evalúen criterios tales como: necesidades y prioridades de cada realidad, índice de criminalidad por departamento, factores de riesgo y proporcionalidad de la medida.

Respecto a las condiciones y obligaciones de los conductores para el uso de las motocicletas lineales y el uso del casco protector, el Ministerio del Interior advierte que este extremo de la propuesta se

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

encontraría regulado de forma general en el artículo 105 del Reglamento Nacional de Tránsito; asimismo, considera que se debe tener en cuenta que, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es el ente encargado de establecer las especificaciones técnicas para el uso de los cascos de seguridad, el chaleco, así como las demás restricciones o limitaciones relacionado al uso de vehículos menores.

Con relación a las excepciones a la prohibición de circulación de motocicletas, así como las sanciones que acarreen el incumplimiento de dicha disposición, señala que la se encuentra dentro del ámbito de competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

2. **El Poder Judicial** considera la iniciativa como no viable, debido a que el tratamiento que se pretende implementar para evitar la comisión de un hecho que pudiera o no suceder (peligro abstracto), no se encuentra justificado desde el punto de vista de control de riesgos, es decir, se pretende prohibir el llevar pasajeros en las motocicletas, bajo sanción (administrativa), sin considerar que esta acción se encuentra permitida por la normatividad de tránsito. En todo caso, antes que la expedición de una ley autónoma se debería buscar la modificación del Reglamento Nacional de Tránsito para mejor procurar los intereses en estos casos.

Señala que, el manejo de una motocicleta con acompañante no siempre conlleva a la comisión de un hecho delictivo, pensar lo contrario sería equivalente a considerar, por ejemplo, la posibilidad de prohibir la compra de cuchillos o cubiertos en general debido a que estos pudieran o no ser usados para cometer ilícitos. Entender que llevar un pasajero en una motocicleta sea indicio de la posibilidad de un hecho criminal (aún no verificado) representaría ya no solo la punibilidad de actos preparatorios (injustificados) sino hasta incluso la sanción de la fase interna de ser el caso, pero aún más reprobable sería su consecuencia como prejuicio contra los usuarios de estos medios de transporte.

Agrega que, no se estaría tomando en cuenta que la Policía Nacional del Perú ya cuenta en la actualidad con guías y procedimientos de intervención a favor de la interdicción de delitos, realizando controles regulares a usuarios de estos vehículos menores y sus acompañantes, lo que debería ser reforzado.

En ese sentido, opina que, la iniciativa no tiene un análisis de proporcionalidad de la medida que se busca implementar, pues en la misma no se toma en cuenta los derechos que se piensan intervenir o afectar; asimismo, no se analiza si la medida es necesaria (cumple con la finalidad o no), idónea (que no exista otra igualmente

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

satisfactoria) o proporcional en sentido estricto (el nivel de intensidad de la medida); por lo que la medida no resulta adecuada ni mucho menos justificada.

3. El **Ministerio de Transporte y Comunicaciones** formula observaciones a la iniciativa legislativa, por los siguientes motivos:

En relación a la propuesta de que los conductores de motocicletas usen cascos de seguridad, con el número de placa, chalecos distintivos con cintas reflectivas que lleven impreso el número de placa del vehículo conforme a las especificaciones técnicas de seguridad, señala que, estos puntos ya se encuentran regulados en el artículo 105 del Reglamento Nacional de Tránsito, lo cual tiene su correlato por medio de las infracciones de códigos G67 y G69 establecidas en el Anexo I del citado reglamento “Cuadro de tipificación, multas y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre”; por lo que no se considera oportuno que dicha medida se viabilice a través de una norma con rango de ley.

Advierte también que, el Proyecto de Ley no contempla ningún tipo de excepción para utilizar casco protector, como por ejemplo, referido a los conductores y acompañantes de motocicletas de colección, de las que cuenten con placa de exhibición y de aquellas que cuenten con un motor con cilindrada mayor a 500 cc, o, como también a los vehículos oficiales de la Policía Nacional del Perú o que formen parte del servicio de Serenazgo a cargo de las Entidades ediles.

Respecto a los chalecos distintivos con cintas reflectivas recomienda que la propuesta sea previamente socializada con los gremios de motociclistas en mesas de diálogos.

En cuanto a la propuesta legislativa que pretende la excepción de su cumplimiento a los conductores de categoría L1 y L3 que cuenten con tarjeta de circulación autorizada por autoridad competente, señala que no se ha tomado en consideración qué institución será la encargada de otorgar dichas autorizaciones; además, señala que de manera contradictoria, en el artículo 3.2 se da a entender que se propone una autorización tácita a criterio de discrecionalidad del propietario, esto es cuando se tenga el vínculo de parentesco hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo grado de afinidad. Tampoco se ha estipulado la institución que se hará cargo de ello para la supervisión o acreditación mediante algún sistema digitalizado

En cuanto a la propuesta legislativa sobre la sanción a imponerse en caso de incumplimiento de las medidas planteadas, señala que estas

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

situaciones de hecho ya han sido reguladas y normadas dentro de los alcances del Reglamento Nacional de Tránsito, aunado a ello el reglamento es la norma donde se debe realizar el análisis correspondiente para la gradualidad de la sanción y la medida preventiva.

4. El **Ministerio de Justicia y Derechos Humanos** opina que, para sustentar una norma que restrinja derechos de ciudadanos, es necesario que se presenten estudios en los que se precisen datos de la incidencia de delitos cometidos con el apoyo vehicular de una moto lineal, a lo cual hay que sumar que la data debe provenir de una fuente oficial, corroborable.

Señala que, la propuesta tampoco recoge los resultados esperados o el grado de contribución que puede tener en la reducción de los delitos a los que se hace referencia, tomando en consideración factores como días, horas, lugares u otras circunstancias que generan una mayor o menor incidencia delictiva. Tampoco señala el nivel de disuasión que se pretende alcanzar, más aún, si, como consecuencias de anuncios gubernamentales de una propuesta de esta naturaleza la respuesta de la delincuencia fue la de ejecutar actos delincuenciales en dúos de moto lineal conducida cada una por una sola persona.

Por otro lado, advierte que la norma propuesta pretende modificar un decreto supremo a través de una norma con rango de ley no respondiendo a una adecuada técnica legislativa.

Por último, considera que en el eventual caso de una aprobación, la norma propuesta también podría presentar defectos prácticos que afectarían su adecuada aplicación, tales como:

- Necesidad de realizar un trámite de autorización para llevar un acompañante por cada acompañante que suba a la moto lineal.
- Necesidad de demostrar en cada intervención el parentesco entre conductor y acompañante, complicándose esta demostración en caso de uniones de hecho, relaciones previas a un matrimonio u otros tipos de vinculaciones amicales que no necesariamente recaen en lo sanguíneo o afinidad.
- Posibilidad que logre demostrarse la vinculación sanguínea o de afinidad con el acompañante, pero exista comisión de actos delictivos de ambas personas.
- No se requiere demostrar ser propietario o contar con justificación legal para conducir la moto lineal.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

- La nota periodística que cita como posible fuente a la PNP no indica si al momento de cometerse el acto delictivo en la moto se movilizaban 1, 2 o 3 personas.
- No se precisa en qué tipo de depósito debe ser internada la moto incautada (municipal, policial que en la actualidad no existe, privada o de otra naturaleza).

5. El **Ministerio Público - Fiscalía de la Nación** considera que la medida legislativa vulnera derechos fundamentales como la propiedad, dignidad, igualdad y libertad de tránsito y circulación de los ciudadanos, reconocidos en nuestra Constitución Política del Perú, toda vez que su limitación no se sustenta con un estudio previo considerando información de connotación estadística emitida por entidades fiables que permitan dar verosimilitud de que efectivamente a nivel nacional se han incrementado los actos delictivos mediante el empleo de motos lineales; en ese sentido, no generaría un impacto notable en cuanto a reducir la incidencia de delitos contra el patrimonio, más bien implicaría un costo social para los ciudadanos que se desplazan empleando dicho medio de transporte, ya que solo un grupo reducido está inmerso en hechos delictivos.

La afectación al derecho a la libertad de tránsito y circulación de los ciudadanos es alta, por ser una medida que discrimina a sectores de la población que suelen usar este tipo de transportes para el desarrollo de sus actividades a diario, estigmatizándolos (costo social), a diferenciación de otras que se trasladan con el uso de otro tipo de vehículos que también son usados para perpetrar delitos.

En síntesis, señala que la iniciativa legislativa conlleva a limitar derechos fundamentales sin haber previamente obtenido información útil, necesaria y fiable en datos estadísticos que permita acreditar válidamente el incremento de actos delictivos empleando motos lineales y contar con una prognosis de eficiencia de esta medida excepcional, solo se adjunta unas notas periodísticas sin cifras formales de entidades acreditadas que permitan colegir que la gran mayoría de asaltos o en su defecto gran cantidad de los mismos se efectúan empleando motocicletas.

6. El **Ministerio de Defensa** concluye considerando que, resulta indispensable subsanar las observaciones planteadas; las mismas que se detallan a continuación:

El Ejército del Perú considera la iniciativa es pertinente, adecuado, legal y necesario; señalando lo siguiente:

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

- La Constitución Política del Perú en su artículo 1 señala que la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad es el fin supremo de la sociedad y del Estado; siendo parte fundamental del respeto a la dignidad, la seguridad e integridad física y salud de la ciudadanía en general; por lo cual toda medida destinada a proporcionar respeto y dignidad en cualquiera de sus variables, deben constituir la finalidad principal del estado y sus componentes.
- La Ley N° 27922, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, tiene por objeto proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades, garantizar la seguridad, paz, tranquilidad, el cumplimiento y respeto a las garantías individuales y sociales a nivel nacional; por lo que, toda iniciativa destinada a originar la implementación de medidas de seguridad ciudadana debe ser analizada, evaluada en lo posible mejorarla para su aplicación.
- Los delitos cometidos por los delincuentes comunes contra el patrimonio del país y en especial aquellos que se dan con la utilización de motocicletas ya sea con tal solo el conductor [sic] o con uno o más pasajeros, se va incrementando día a día; lo que podría ocasionar que la población tome justicia por sus propias manos, lo que crearía el rompimiento y/o violación a las leyes y/o normas.
- De no combatir los actos ilícitos cometidos en motocicletas, no se descarta que pueda ser aprovechado por actores internos o externos para incluir en el incremento de los actos delictivos contra el patrimonio, así como también en los delitos contra la vida, el cuerpo y la salud con la finalidad de desestabilizar la gobernabilidad y/o el orden jurídico.

La Marina de Guerra emite opinión favorable, con las recomendaciones y observaciones siguientes:

- En relación a la modificación del numeral 5.1 del artículo 5, es pertinente mencionar que a encontrarse vigente el D.L. 1216, es conveniente que toda precisión respecto a los implementos de seguridad, se encuentren considerados en dicho dispositivo legal; por ello se considera coherente la modificación.
- En cuanto al agregado del numeral 5.4 del artículo 5, podría vulnerar el derecho a libre tránsito reconocido en la Constitución Política del Perú y normas internacionales que regulan los derechos humanos, cuyo texto menciona que toda persona tiene derecho a elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

nacional y a salir y entrar en él, salvo las limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería.

- En torno a las excepciones señaladas en el artículo 3 del proyecto, cabe precisar que en lo que respecta a la tarjeta de circulación con acompañantes, el proyecto no desarrolla la definición de la misma, ni precisa quien es la autoridad competente para su emisión; por lo que se recomienda que dichos aspectos sean incorporados en la propuesta normativa.

Asimismo, considerando que el personal militar, ejerce las funciones de garantizar la independencia, soberanía y la integridad territorial de la República, asumir -cuando corresponda- el control interno en estado de emergencia, participar en el desarrollo económico y social del país y en la defensa civil, se justifica que los miembros de las Instituciones Armadas se encuentren exceptuados de las regulaciones del proyecto normativo.

- En relación al artículo 4 propuesto, que regula la sanción ante su incumplimiento, considera viable que las infracciones, sanciones y medidas aplicables por su incumplimiento, sean incorporadas en el reglamento nacional de Tránsito – Código de Tránsito.

La Fuerza Aérea del Perú considera viable la iniciativa, conforma a los argumentos siguientes:

- El proyecto cumple con la formalidad señalada en la Ley N° 26889 – Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa y su Reglamento aprobado mediante el decreto Supremo N° 008-2006-JUS; en vista, que su exposición de motivos contiene la fundamentación jurídica, los antecedentes, la doctrina y el costo beneficio que corresponden al caso concreto para determinar la viabilidad de lo que se pretende.
- Respecto a la adición del numeral 5.4 del artículo 5, es menester mencionar que la Constitución Política del Perú señala las limitaciones que puede sufrir el derecho a la libertad de tránsito; sin embargo, existen otras limitaciones que se vinculan en determinadas circunstancias a la libertad de tránsito ante la protección de otros derechos, tales como la vida, la tranquilidad, la propiedad o la libertad personal; o. un bien constitucionalmente relevante, como lo es, la seguridad ciudadana y que por lo tanto, es correcto y resulta necesario la prohibición señalada.

La Oficina General de Asesoría Jurídica considera lo siguiente:

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

- En relación a la modificación del numeral 5.1 del artículo 5, considera que el número de plaza consignado en los cascos de seguridad, así como las cintas reflectivas en los chalecos distintivos, permitirían identificar mejor al vehículo motorizado; por lo que cumpliría una función disuasiva para el delincuente.
- En cuanto a la adición del numeral 5.4 del artículo 5, referido a la prohibición de circulación de motocicletas, categoría L1 y L3, con uno o más pasajeros o acompañantes, salvo las excepciones establecidas en la norma, es pertinente señalar que, si bien nuestra Carta Magna en el inciso 11 de su artículo 2 regula la libertad de tránsito, debe considerarse lo señalado por el jurista Carlos Mesía Ramírez, respecto del ejercicio de dicho derecho fundamental, al precisar que “la libertad de circular y residir no pueden ser objeto de restricciones en su ejercicio, salvo cuando estas se hallen previstas en la ley, sean necesarias para proteger la seguridad nacional, el orden público o los derechos y libertades de terceros; asimismo, cuando sean compatibles con los demás derechos y libertades de terceros; asimismo, cuando sean compatibles con los demás derechos reconocidos en la Constitución y en los tratados sobre derechos Humanos”.

En esa línea, advertimos que la limitación que contempla el numeral 5.4 antes referido se encuentra justificada, en la medida que obedece a razones de seguridad ciudadana, al considerar que dicha prohibición es fundamental para reducir la delincuencia, conforme a lo señalado en la Exposición de Motivos del proyecto normativo.

- En relación a lo regulado en el artículo 3 del proyecto sobre exceptuar a determinadas personas -por diversos motivos- de la aplicación de la norma propuesta, consideran que los motivos de la excepción deben estar correctamente justificados, especificados y enumerados en su reglamento.
- En torno a la sanción establecida en el artículo 4, considera que por ser la finalidad del proyecto prevenir el aumento de la delincuencia en vehículos motorizados, es correcto que el incumplimiento de sus disposiciones, sean tipificadas como falta grave.

Proyecto de Ley N° 3219/2022-CR

1. El **Poder Judicial**, a través del Informe de la Jefa de Gabinete de Asesores, sostiene que no resulta pertinente emitir opinión técnica sobre la iniciativa legislativa, puesto no incide ni guarda relación con

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

asuntos de competencia judicial y funciones que desarrolla este Poder del Estado.

2. La **Defensoría del Pueblo** considera que la prohibición de la movilización de dos personas en motocicletas lineales contribuye a estigmatizar a las personas que se movilizan en dichas unidades (motocicletas), al asociarlas al crimen, y pese a que son vehículos de transporte para muchos ciudadanos para diferentes fines e, inclusive, como instrumento y medio de trabajo.

Recuerda que, en el mes de mayo del año en curso, la Adjuntía del Medio Ambiente, Servicios Públicos y Pueblos Indígenas de la Defensoría del Pueblo, remitió un oficio al Viceministerio de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; con ocasión de la publicación del proyecto de Directiva que establece especificaciones técnicas para el uso de cascos de seguridad, del chaleco, así como sus restricciones o limitaciones.

A través de dicho documento refiere que, hizo un amplio desarrollo y análisis -con un enfoque de derechos humanos- sobre la falta de una debida justificación técnica-legal para la imposición de esta clase de obligaciones, como el de portar chalecos y casco con las placas de las motos lineales, en aras de contrarrestar la inseguridad ciudadana. Además, con el objeto de que el citado sector “(...) *evalúe la implementación de medidas de seguridad que realmente ayuden a disminuir los accidentes de tránsito que ocurren por los desplazamientos en motocicletas*”.

Indica que, en lo que respecta específicamente al Proyecto de Ley 3219, se tiene que buscaría modificar el artículo 5° del Decreto Legislativo 1216, estableciendo que la circulación de motocicletas con categoría L1 y L2 será únicamente para traslado personal, señalando como excepción el traslado de pasajeros o acompañantes entre los cuales exista un vínculo de parentesco hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad.

Respecto a este punto, precisa que si bien se señala como excepción la circulación de motociclistas y acompañantes que cuenten con la debida tarjeta de circulación autorizada, no se precisa los supuestos de la misma, ni quienes serían las personas beneficiarias, disponiéndose que ésta se establecerá en su reglamento, con lo cual se advierte que se crea incertidumbre y falta de predictibilidad, que permita determinar con objetividad la no vulneración del derecho al libre tránsito de las personas. Adicionalmente, señala que, iniciativas como la materia de análisis han sido presentadas y debatidas anteriormente sin resultados favorables.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

De igual forma, es menester precisar que la Defensoría del Pueblo solicitó información a la Comandancia General de la Policía Nacional, respecto a la incidencia y las modalidades delictivas efectuadas mediante el uso de motocicletas lineales, con uno o más acompañantes, durante el periodo 2019-2022; siendo informados que no se contaba con dicha data por parte de la Dirección de Tecnología de la Información y Comunicaciones PNP. Advierte que, ello se contrapone con lo estadística aludida en el sexto párrafo del capítulo II (Fundamentación) de la exposición de motivos de la referida propuesta normativa.

Por las consideraciones antes descritas, la Defensoría del Pueblo emite opinión en sentido desfavorable a la propuesta contenida en el presente proyecto de ley.

Otra opinión recibida en la Comisión

La Asociación de Motociclistas del Perú, con relación a los proyectos de ley que pretenden prohibir la circulación de dos personas en moto, presentan su opinión, como representantes de los ciudadanos que son usuarios de la motocicleta como medio de transporte económico, eficiente y popular. Esta medida se presenta como una afectación a los derechos constitucionales de ciudadanos al ser desproporcionada puesto que presenta obligaciones a un sector de la población sin considerar sus efectos negativos, los derechos vulnerados, la falta de evidencia empírica sobre su eficacia y se sustenta con premisas falsas o información incompleta, inexistente o mal interpretada, siendo que además, el delincuente, es un protagonista ausente en los proyectos de ley puesto que no se menciona cuál es la afectación, sanción, pena o restricción que se aplica para estos.

Formula la exposición siguiente:

1. No existe estadística que demuestre de forma empírica que los delitos cometidos en motocicleta representan un alto porcentaje de los delitos contra el patrimonio cometido en el territorio nacional durante algún periodo específico de tiempo. El propio Ministerio del Interior, mediante Oficio N° 001159-2022/IN/SG/OACGD asegura no contar con dicha información solicitada por nuestra asociación y es derivada la solicitud a la División de Estadística de la PNP, quien a su vez informa tampoco contar con dicha información.
2. A través del informe Boletín de Seguridad Ciudadana Enero-Marzo 2022 del Instituto Nacional de Estadística e Informática INEI se detalla que los delitos contra el patrimonio, contra la vida, el cuerpo y la salud y contra la seguridad pública se han reducido de forma progresiva

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

comparando el periodo anual 2021, 2019 y 2018. Así mismo si se compara con años anteriores como 2017 y 2016, años de donde proceden algunas de las iniciativas legislativas presentadas, el resultado es el mismo: un descenso de los delitos.

3. En referencia a las iniciativas legislativas aprobadas en el vecino país de Colombia, se presenta como análisis científico y técnico la Edición Especial ISSN 1657-7191 del Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico de Colombia publicado en julio del 2020: "Restricciones a Motociclistas y sus efectos sobre el crimen en Colombia" en donde resumen:

"Aunque las restricciones a motocicletas han sido adoptadas en más de 25 ciudades en Colombia para reducir el crimen, no existe evidencia empírica que demuestre su efectividad. No encontramos grandes efectos de estas medidas, ni efectos duraderos, sobre el delito."

En este caso, así como en otros países, por ejemplo, Argentina o Guatemala solo han conseguido que ciudadanos honestos se vean afectados, víctimas de la clonación de chalecos o el robo de los mismos junto con sus motocicletas o simplemente la delincuencia a migrado a otras modalidades delictivas.

4. El impacto social que afectará a más de 3 millones de usuarios de la motocicleta debe tomarse en cuenta desde todos los puntos:
 - a. Obligar a cientos de miles de personas que son transportadas como copilotos a migrar al sistema de transporte público, el cual actualmente está colapsado y no puede movilizar correctamente al público usuario.
 - b. Las tarifas del pasaje de transporte público se han elevado hasta en un 100% en algunos casos, generando una terrible afectación para la economía familiar de por sí ya socavada por la actual crisis económica mundial y nacional.
 - c. Se vulnera la presunción de inocencia de los conductores y pasajeros de la motocicleta al considerárseles como potenciales delincuentes por el tipo de vehículo que utilizan.
5. EL uso del casco de seguridad para motociclistas ya viene siendo reglamentado según homologaciones internacionales por la Dirección de Seguridad Vial de Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Tomando en cuenta que este equipo de protección personal no puede ser modificado bajo ninguna circunstancia por el usuario.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Por lo expuesto, considera imperativo desestimar cualquier proyecto de ley que afecte derechos constitucionales de los ciudadanos que honradamente aportan al progreso de nuestra patria en el estricto cumplimiento de sus leyes. Así mismo, solicitan que se legisle en favor del ciudadano respetando sus derechos y defendiendo su propiedad privada, su vida y libertad, proponiendo leyes que castiguen severamente a los delincuentes, incrementando las penas para quienes cometan delitos de robos de celulares o agravando los delitos que utilicen vehículos para la comisión de los mismos.

5.3. Análisis técnico

Se han recibido ocho iniciativas legislativas, de cuya revisión se desprende que estas tienen por objeto regular el uso de las motocicletas, con la finalidad de reducir el índice de inseguridad ciudadana en nuestro país, toda vez que consideran que, éstas son empleadas para cometer ilícitos penales, que atentan contra la vida, integridad y tranquilidad de las personas que conviven en sociedad.

En ese sentido, corresponde, en primer término, pronunciarnos sobre la inseguridad ciudadana que aqueja a todo el país. Así, debemos señalar que este tema constituye un problema de especial relevancia y atención por parte de las autoridades, pues afecta la vigencia de derechos de primer orden, cuya afectación perjudica la estabilidad y el desarrollo nacional.

A través de los distintos medios de comunicación, diariamente se puede apreciar los múltiples delitos que se cometen en nuestro país. Muchos hemos sido testigos e incluso víctimas de la delincuencia. Nuestras familias viven en constante zozobra por las alarmantes cifras de criminalidad. En el Perú, como en toda Latinoamérica, el alto grado de inseguridad generado por la violencia y la delincuencia obstaculizan el crecimiento económico y, por ende, el desarrollo de toda la nación.

Para proceder a la evaluación de la inseguridad en el Perú, debemos consultar los datos publicados por la entidad encargada de producir y difundir información estadística oficial, esto es, el Instituto Nacional de Estadística e Informática.

Al respecto, dicha institución, en el Informe Técnico N° 05 – Setiembre 2022, titulado “*Estadísticas de Seguridad Ciudadana Mayo – Agosto 2022*” y publicado en el siguiente enlace: https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin_estadisticas_de_seguridad_ciudadana.%20Mar-Ago2022.pdf, muestra la siguiente información:

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303/2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Cuadro N° 01
POBLACIÓN URBANA DE 15 Y MÁS AÑOS DE EDAD VÍCTIMA DE ALGÚN HECHO DELICTIVO, POR ÁMBITO DE ESTUDIO
 Semestre: Marzo – Agosto 2020, 2021 y 2022
 (Porcentaje)

Semestre móvil	Nacional urbano	Principales ciudades de 20 mil a más habitantes 1/	Centros poblados urbanos entre 2 mil y menos de 20 mil habitantes 2/		
			Total	Ciudades no priorizadas con más de 20 mil habitantes	Centros poblados urbanos 3/
Mar 2020 - Ago 2020	23,6	25,9	17,7	19,0	16,4
Abr 2020 - Set 2020	23,1	25,4	17,1	18,8	15,4
May 2020 - Oct 2020	22,7	24,8	17,2	18,7	15,8
Jun 2020 - Nov 2020	22,7	25,1	16,5	17,7	15,3
Jul 2020 - Dic 2020	21,5	24,1	14,9	16,0	13,8
Ago 2020 - Ene 2021	21,2	23,7	14,6	16,1	13,3
Sep 2020 - Feb 2021	20,4	22,8	13,9	14,7	13,2
Oct 2020 - Mar 2021	19,4	21,9	12,9	13,5	12,3
Nov 2020 - Abr 2021	18,5	21,0	12,0	12,5	11,4
Dic 2020 - May 2021	17,6	19,7	12,0	12,2	11,8
Ene 2021 - Jun 2021	17,6	19,7	12,1	12,6	11,6
Feb 2021 - Jul 2021	17,1	19,2	11,6	12,2	11,1
Mar 2021 - Ago 2021	16,8	18,7	11,6	12,4	11,1
Abr 2021 - Set 2021	17,3	19,1	12,6	13,0	12,0
May 2021 - Oct 2021	17,5	19,3	12,8	13,3	12,2
Jun 2021 - Nov 2021	17,8	19,7	13,1	13,5	12,6
Jul 2021 - Dic 2021	18,3	20,3	13,1	13,6	12,6
Ago 2021 - Ene 2022 P/	19,0	21,1	13,7	14,0	13,3
Sep 2021 - Feb 2022 P/	19,9	22,1	14,2	14,7	13,6
Oct 2021 - Mar 2022 P/	20,3	22,4	14,8	15,6	13,8
Nov 2021 - Abr 2022 P/	21,1	23,3	15,6	16,8	14,3
Dic 2021 - May 2022 P/	22,2	24,8	15,7	17,1	14,1
Ene 2022 - Jun 2022 P/	22,7	25,3	16,0	17,2	14,6
Feb 2022 - Jul 2022 P/	22,7	25,4	16,0	16,7	15,0
Mar 2022 - Ago 2022 P/	22,8	25,5	15,8	15,9	15,7
Diferencia con semestre móvil similar del año 2020 (puntos porcentuales)					
Mar 2020 - Ago 2020/					
Mar 2022 - Ago 2022 P/	-0,8	-0,4	-1,9	-3,1	-0,7
Diferencia con semestre móvil similar del año 2021 (puntos porcentuales)					
Mar 2021 - Ago 2021 /					
Mar 2022 - Ago 2022 P/	6,0	6,8	4,0	3,5	4,6

En el semestre móvil marzo - agosto 2022, la población urbana de 15 y más años de edad víctima de algún hecho delictivo alcanzó el 22,8%. En comparación con similar semestre móvil del año 2021 esta cifra aumentó en 6,0 puntos porcentuales. Respecto al semestre móvil marzo - agosto del año 2020, la población urbana de 15 y más años de edad víctima de algún hecho delictivo fue 23,6%.

En las principales ciudades de 20 mil a más habitantes, el 25,5% de la población padeció de algún hecho delictivo, en tanto, en los centros poblados urbanos de entre 2 mil y menos de 20 mil habitantes el 15,8% fue víctima de algún hecho delictivo.

Del cuadro que antecede, se aprecia que, el 22,8% de la población comprendida entre los 15 y más años de edad, fueron víctimas de, por lo menos, un hecho delictivo, esto quiere decir que, casi la cuarta parte de las personas que viven en las urbes de las ciudades y cuyas edades oscilan en ese rango de edad, han sufrido los avatares de la seguridad ciudadana. Aunado a este dato, encontramos una cifra aún más alarmante, que corresponde a la percepción que la población tiene sobre la inseguridad en los próximos doce meses, estas son:



COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL, ORDEN INTERNO, DESARROLLO ALTERNATIVO Y LUCHA CONTRA LAS DROGAS

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Cuadro N° 63
POBLACIÓN DE 15 Y MÁS AÑOS CON PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LOS PRÓXIMOS DOCE MESES, POR ÁMBITO DE ESTUDIO
Semestre: Marzo – Agosto 2020, 2021 y 2022
(Porcentaje)

Semestre móvil	Nacional urbano	Principales ciudades de 20 mil a más habitantes 1/	Centros poblados urbanos entre 2 mil y menos de 20 mil habitantes 2/		
			Total	Ciudades no priorizadas con más de 20 mil habitantes	Centros poblados urbanos 3/
Mar 2020 - Ago 2020	81,1	83,7	74,3	77,8	70,9
Abr 2020 - Set 2020	80,9	83,6	74,1	77,0	71,1
May 2020 - Oct 2020	81,9	84,7	74,6	76,9	72,4
Jun 2020 - Nov 2020	82,5	85,1	75,8	77,3	74,3
Jul 2020 - Dic 2020	82,9	85,6	76,0	78,1	73,9
Ago 2020 - Ene 2021	83,2	86,1	76,6	79,1	72,3
Set 2020 - Feb 2021	83,1	86,3	74,9	77,3	72,6
Oct 2020 - Mar 2021	82,7	86,3	73,7	77,6	69,9
Nov 2020 - Abr 2021	82,3	86,0	72,8	77,2	68,1
Dic 2020 - May 2021	81,6	85,3	72,1	75,8	68,1
Ene 2021 - Jun 2021	82,0	85,5	72,9	76,1	69,3
Feb 2021 - Jul 2021	82,3	85,5	74,1	77,8	70,1
Mar 2021 - Ago 2021	83,0	86,1	75,1	79,1	70,3
Abr 2021 - Set 2021	83,6	86,5	76,0	79,2	72,1
May 2021 - Oct 2021	84,0	86,9	76,6	79,8	73,0
Jun 2021 - Nov 2021	84,4	87,3	77,0	80,6	73,0
Jul 2021 - Dic 2021	84,7	87,5	77,4	81,3	73,0
Ago 2021 - Ene 2022 P/	85,3	88,3	77,6	82,6	71,9
Set 2021 - Feb 2022 P/	85,3	88,2	77,6	82,1	72,4
Oct 2021 - Mar 2022 P/	84,8	88,2	76,1	81,4	70,1
Nov 2021 - Abr 2022 P/	85,0	88,4	76,2	80,1	71,5
Dic 2021 - May 2022 P/	85,4	88,7	77,0	81,5	71,3
Ene 2022 - Jun 2022 P/	85,5	88,7	77,3	81,7	71,9
Feb 2022 - Jul 2022 P/	85,4	88,3	78,1	80,6	74,9
Mar 2022 - Ago 2022 P/	85,0	88,2	76,7	80,1	72,6
Diferencia con semestre móvil similar del año 2020 (puntos porcentuales)					
Mar 2020 - Ago 2020 /					
Mar 2022 - Ago 2022 P/	3,9	4,5	2,4	2,3	1,7
Diferencia con semestre móvil similar del año 2021 (puntos porcentuales)					
Mar 2021 - Ago 2021 /					
Mar 2022 - Ago 2022 P/	2,0	2,1	1,6	1,0	2,3

El 85,0% de la población del área urbana a nivel nacional percibe que en los próximos doce meses puede ser víctima de algún hecho delictivo que atente contra su seguridad, al comparar con similar semestre móvil del año 2020 y 2021, la percepción de inseguridad aumentó en 3,9 y 2,0 puntos porcentuales respectivamente.

En las principales ciudades de 20 mil a más habitantes, el 88,2% de la población percibe que puede ser víctima de algún hecho delictivo, en tanto, en los centros poblados urbanos entre 2 mil y menos de 20 mil habitantes la cifra alcanza el 76,7%.

De esta información fluye que el 85% de las personas se sienten inseguras de vivir en el Perú, y no es para menos, pues como anteriormente se ha mencionado, los eventos delictivos que a diario se dan conocer a través de los medios de comunicación son muchos. Las denuncias realizadas dan cuenta de la inseguridad en la cual vivimos en nuestro día a día. El INEI, en base a los registros proporcionados por el Ministerio del Interior y Policía Nacional del Perú, ha elaborado el Informe Técnico N° 04 - Setiembre 2022, titulado “*Estadísticas de Criminalidad, Seguridad Ciudadana y Violencia, abril-junio 2022*”, el cual contiene datos reveladores sobre los delitos que más se denuncian en nuestro país, datos que se encuentran publicados en: https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin_estadisticas_de_la_criminidad_seguridad_ciudadana_abr-jun22.pdf.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303/2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

**Perú: Principales Indicadores de Seguridad Ciudadana
2016 - 2021 y Enero - Junio 2022**

Indicador	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Ene-Jun 2022
I DENUNCIAS POR COMISIÓN DE DELITOS							
1.1 Denuncias por comisión de delitos	355 876	399 869	466 088	446 508	320 819	403 071	298 725 <i>al</i>
Contra el patrimonio	242 653	265 219	315 542	296 760	189 656	247 672	121 457
Contra la vida, el cuerpo y la salud	44 342	50 597	49 577	44 983	33 927	39 302	123 294
Contra la seguridad pública	38 150	49 385	53 595	46 305	37 673	51 935	27 445
Contra la libertad	20 428	22 660	29 079	35 259	32 073	36 336	14 502
Otros 1/	10 303	12 008	18 295	23 201	27 490	27 826	12 027
1.2 Denuncias por vehículos robados	17 544	18 106	19 084	20 159	13 984	19 991	11 467
Vehículos recuperados	12 991	12 676	14 865	13 690	10 309	12 108	6 991
1.3 Denuncias de accidentes de tránsito	116 659	107 913	90 056	95 800	57 396	74 624	41 428 <i>bi</i>
1.4 Denuncias de trata de personas	539	725	734	509	372	535	237
1.5 Personas detenidas	111 233	135 036	150 575	162 505	178 512	173 616	100 527
II DENUNCIAS POR COMISIÓN DE FALTAS							
Denuncias por faltas	264 793	274 345	84 132	84 345	49 398	54 672	27 568 <i>ci</i>
III BANDAS DESARTICULADAS							
Bandas desarticuladas	4 525	4 148	5 132	4 839	3 365	4 158	2 600
IV VIOLENCIA FAMILIAR Y SEXUAL							
4.1 Denuncias por violencia familiar	164 488	187 270	222 376	276 322	238 704	240 875	122 463
Física	73 413	76 011	111 428	116 458	97 088	97 541	49 586
Psicológica	54 927	69 969	97 308	133 653	124 157	125 326	63 698
Otro 2/	36 148	41 290	13 640	26 211	17 459	18 008	9 179
4.2 Denuncias por violencia sexual	5 683	7 113	7 789	8 255	7 987	9 840	5 093
Hombre	395	492	527	495	486	620	272
Menor de 18 años	322	386	414	374	372	443	198
De 18 y más	73	106	113	121	114	177	74
Mujer	5 288	6 621	7 262	7 760	7 501	9 220	4 821
Menor de 18 años	3 768	4 486	4 641	4 902	4 824	5 820	3 098
De 18 y más	1 520	2 135	2 621	2 858	2 677	3 400	1 723

Las denuncias más frecuentes registradas en el periodo enero - junio 2022 fueron contra el patrimonio (121 457), seguido de aquellas contra la vida, el cuerpo y la salud (123 294) y contra la seguridad pública (27 445). Estos números son un reflejo de cuán presente se encuentra la inseguridad en nuestra realidad.

Uno de los medios más empleados para perpetrar estos tipos de delitos son los vehículos automotores. Precisamente, teniendo en consideración este problema que data de muchos años atrás, en el año 2015 se emitió el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, en cuya exposición de motivos se indica que *“en los últimos años se aprecia un recrudecimiento de la delincuencia común y organizada, quienes utilizan en sus actividades delictivas todo tipo de vehículos motorizados para atentar contra el patrimonio público y privado, así como contra la vida, libertad, seguridad personal e integridad física de personas, generando pérdidas de vidas humanas”*.

Si bien es cierto las disposiciones contenidas en el Decreto Legislativo 1216 tienen por finalidad fortalecer la seguridad ciudadana en materia

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

de tránsito y transporte, cierto es también que, su implementación no ha logrado reducir las cifras de criminalidad que se cometen por medio de las motocicletas, las cuales además de ser empleadas como medio de transporte para las personas y sus familias, también son utilizadas, con mucha frecuencia, en asaltos a transeúntes y asesinatos por encargo.

De allí que surja la necesidad de evaluar medidas que permitan reducir el porcentaje de inseguridad ciudadana que actualmente se presenta en diferentes zonas de nuestro territorio nacional. De lo expuesto, surge la siguiente pregunta ¿Son los proyectos de ley, materia de análisis, la solución al problema de los delitos cometidos a bordo de una motocicleta? Para dar una respuesta a esta interrogante, resulta necesario partir por analizar la viabilidad de cada uno de las propuestas que se han planteado sobre este tema.

Una de las primeras propuestas y, quizás una de las más importantes, es la de prohibir que se lleven uno o más pasajeros en las motocicletas. Para evaluar la pertinencia de esta proposición legal, es necesario traer a colación lo establecido en el literal a) del artículo 96 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, el cual literalmente señala que, está prohibido conducir un vehículo con mayor número de personas al número de asientos señalado en la Tarjeta de Identificación Vehicular.

De una simple interpretación de la norma antes glosada, se desprende que, actualmente, está permitido llevar acompañantes en una motocicleta, siempre que la tarjeta de identificación vehicular indique que esta cuenta con más de un asiento. Por lo tanto, la propuesta normativa planteada, limitaría esta potestad con la que cuentan los conductores de estos vehículos.

No obstante, se debe tener en consideración que ningún derecho es absoluto, tal como lo ha precisado el Tribunal Constitucional en el fundamento 26 de la sentencia recaída en el expediente N° 00004-2010-PI/TC, en los siguientes términos:

26. *En reiterada jurisprudencia este Tribunal ha precisado que los derechos fundamentales pueden ser limitados, restringidos o intervenidos en alguna medida cuando dicha limitación, restricción o intervención resulten justificadas en la protección proporcional y razonable de otros derechos fundamentales o bienes de relevancia constitucional. Por ello se afirma que los derechos fundamentales no son absolutos sino relativos, es decir, que el contenido de cada derecho fundamental no es definitivo sino que en cada caso concreto se va a definir en función de las circunstancias específicas y de los grados de restricción y satisfacción de los derechos o bienes constitucionales que se encuentren en conflicto.*

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Es decir, los derechos fundamentales cuentan con límites en su ejercicio para brindar protección a otros bienes jurídicos de amparo constitucional. Al respecto, el último párrafo del artículo 200 de la Constitución Política prescribe que el órgano jurisdiccional competente examina la razonabilidad y proporcionalidad del acto restrictivo, esto es, lo que se conoce como el “test de proporcionalidad” el cual ha sido interpretado por el Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el Expediente N° 579-2008-PA/TC, donde hace mención lo siguiente:

25. *Tal como lo ha establecido este Colegiado, el test de proporcionalidad incluye, a su vez, tres subprincipios: idoneidad, necesidad y ponderación o proporcionalidad en sentido estricto. En cuanto al procedimiento que debe seguirse en la aplicación del test de proporcionalidad, hemos establecido que la decisión que afecta un derecho fundamental debe ser sometida, en primer término, a un juicio de idoneidad o adecuación, esto es, si la restricción en el derecho resulta pertinente o adecuada a la finalidad que se busca tutelar; en segundo lugar, superado este primer análisis, el siguiente paso consiste en analizar la medida restrictiva desde la perspectiva de la necesidad; esto supone, como hemos señalado, verificar si existen medios alternativos al adoptado por el legislador. Se trata del análisis de relación medio-medio, esto es, de una comparación entre medios; el medio elegido por quien está interviniendo en la esfera de un derecho fundamental y el o los hipotéticos medios que hubiera podido adoptar para alcanzar el mismo fin. Finalmente, en un tercer momento y siempre que la medida haya superado con éxito los test o pasos previos, debe proseguirse con el análisis de la ponderación entre principios constitucionales en conflicto. Aquí rige la ley de la ponderación, según la cual “cuanto mayor es el grado de la no satisfacción o de la afectación de un principio, tanto mayor tiene que ser la importancia de la satisfacción del otro.*

En otros términos, cuando nos encontramos ante casos en los cuales se propone la limitación o restricción de algún derecho fundamental, es necesario recurrir al examen del test de proporcionalidad, en el cual, primero debemos determinar si la medida propuesta tiene un fin constitucionalmente legítimo, es decir, si su ejecución tendrá un impacto en otro derecho y si es viable llevarlo a cabo; en segundo lugar, se debe analizar si es que existe algún medio menos gravoso pero igualmente idóneo para alcanzar tal fin constitucionalmente legítimo, esto es, comparar entre los medios pertinentes y elegir el menos perjudicial; y, por último, evaluar si la satisfacción del fin es mayor o igual a la afectación del derecho opuesto, en otras palabras, mientras más vulneratorio sea para el derecho, mucha más importancia e implicancia ha de tener este medio.

En ese sentido, como se ha mencionado párrafos arriba, la restricción de llevar uno o más acompañantes en una motocicleta significan una restricción al derecho a la libertad de tránsito o circulación; por lo tanto, es necesario realizar el test de proporcionalidad.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Análisis de la idoneidad. En la exposición de motivos de las iniciativas legislativas bajo comentario, se indica que, la finalidad de la medida propuesta es reducir la inseguridad ciudadana, el cual, a nuestra consideración, constituye un fin social legítimo que es el garantizar los derechos de las personas, como la vida, la integridad física y psicológica, el patrimonio, la tranquilidad, entre otros.

Por lo tanto, a juicio de esta Comisión, si bien la propuesta normativa podría restringir el derecho a la libertad de tránsito, no es menos cierto que, frente a este derecho se encuentran derechos primordiales para la subsistencia de la persona, como es el derecho a la vida, a la integridad física y otros mencionados en el párrafo que antecede, los cuales constituyen bienes jurídicos en peligro de afectación por la inseguridad ciudadana.

La restricción planteada en modo alguno significa prohibir que los conductores de las motocicletas puedan transitar libremente por el territorio nacional, sino a que, excepcionalmente, no puedan llevar acompañantes cuando las circunstancias así lo requieran. De esta manera, la restricción sería temporal.

Análisis de necesidad. En este punto resulta oportuno citar que, actualmente, en nuestro ordenamiento jurídico interno existe el Decreto Legislativo N° 1216, el cual en su primer artículo señala que "(...) 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)". Asimismo, el artículo 7 del Reglamento Nacional de Tránsito establece que, la Policía Nacional del Perú, a través de sus órganos competentes, garantiza y controla la libre circulación en las vías públicas del territorio nacional, fiscalizando el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial por los usuarios de la infraestructura vial, brindando el apoyo de la fuerza pública que requieren las Autoridades competentes. Ejerce funciones de control, dirigiendo y vigilando el normal desarrollo del tránsito. Previene, investiga y denuncia ante las autoridades que corresponda, las infracciones previstas en el presente Reglamento y los accidentes de tránsito.

En síntesis, las normas precitadas establecen que, en materia de tránsito, la Policía Nacional tiene por tarea prevenir e investigar delitos y faltas; no obstante, su accionar se ha visto desbordada por el considerable incremento de actividad delictiva, cometida especialmente

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

a través de las motocicletas donde viajan los conductores acompañados de otras personas.

Por consiguiente, pese a los esfuerzos desplegados por parte de la autoridad policial, apreciamos que las medidas adoptadas no han generado el efecto deseado en cuanto a la reducción de los niveles de la actividad criminal. Es alarmante escuchar día tras día que más ciudadanos se suman a la estadística, al ser víctimas de robos y asesinatos, los cuales tienen un considerable y especial incremento en fechas de celebración.

Teniendo en cuenta este y otros factores, esta Comisión considera que, actualmente, no existiría una medida menos gravosa para reducir los delitos perpetrados por medio de estos vehículos, siempre y cuando la medida a implementar tenga el carácter de excepcional y temporal.

Análisis de ponderación o proporcionalidad en sentido estricto. Como se ha mencionado líneas arriba, las propuestas legislativas tienen por finalidad coadyuvar con la seguridad ciudadana, restringiendo la posibilidad de llevar acompañantes en las motocicletas, lo cual, si bien restringe el derecho al libre tránsito que le asiste a toda persona, los bienes jurídicos como el derecho a la vida, integridad física y otros que se encuentran en juego, podrían justificar, bajo ciertos parámetros, su limitación.

Uno de los parámetros que proponemos es que la restricción no se aplique a nivel nacional, sino en determinadas zonas geográficas, considerando su realidad, costumbres y otros factores importantes que se deben tomar en consideración para disponer una medida de tal magnitud. En muchos distritos, provincias y departamentos del país, las motocicletas son consideradas como uno de los principales medios de transporte, en la cual la gran mayoría de su población lo utilizan para sus actividades cotidianas, como, por ejemplo, para trasladarse a sus centros de labores. En estos contextos, una medida como la propuesta implicaría una grave afectación para esta población.

Otro aspecto a tomar en cuenta es el nivel de criminalidad en la zona donde se aplicaría la restricción, esto es, el número de delitos cometidos mediando el uso de motocicletas. Es decir, la medida debe encontrarse justificada en datos y estadísticas oficiales que permitan advertir la necesidad de una medida como la que se propone, caso contrario, la restricción carecería de objeto.

Adicionalmente, otro de los parámetros que formulamos es que la medida tenga el carácter de excepcional y temporal, ello con la finalidad de que la afectación del derecho a la libertad de tránsito no sea



COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL, ORDEN INTERNO, DESARROLLO ALTERNATIVO Y LUCHA CONTRA LAS DROGAS

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

irreparable. Una prohibición permanente implicaría una grave afectación a dicho derecho fundamental.

Sólo reuniendo dichos requisitos, consideramos que la propuesta normativa contenida en las iniciativas legislativas sería viable.

Por otra parte, dos de los proyectos de ley proponen que las motocicletas sólo sean conducidas por sus propietarios, dejando la posibilidad de que personas distintas a ellos, lo puedan hacer, siempre que se encuentren registrados y autorizados por el propietario ante la municipalidad de su jurisdicción. Al respecto, la Comisión considera que esta propuesta es inviable, toda vez que se pretende imponer una carga al propietario de una motocicleta, de tener que registrar ante cada gobierno local, a la persona a quien desee prestar o ceder el uso de su bien mueble.

Asimismo, en cuanto a la propuesta de que se cree un Registro Nacional de Personas Autorizadas a circular en motocicletas, a cargo del Ministerio del Interior, esta Comisión considera que la propuesta tampoco es viable, toda vez que su aprobación implicaría incrementar el gasto público de la cartera del interior, más aún si nos referimos a una norma de carácter temporal, como la presente.

Sobre el particular, es menester recordar que el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, expresamente señala que los representantes ante el Congreso de la República no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos. En ese sentido, teniendo en cuenta que la creación de un registro, necesariamente involucra aumentar el gasto que el Ministerio de Interior tiene destinado a su sector, la propuesta cae de madura, al pretender variar el presupuesto nacional.

Por otra parte, en relación a la proposición de prohibir de que, bajo ningún motivo, las personas que brinden servicios de delivery lleven acompañantes en una motocicleta, consideramos que para ofrecer dicho servicio no es necesario que se trasladen de a dos en una moto lineal; por consiguiente, el planteamiento sería viable siempre y cuando su prohibición se aplique sólo en aquellas zonas donde de manera excepcional se restrinja el derecho de llevar acompañantes en las motocicletas.

Esta Comisión también advierte que son varios los proyectos de ley que plantean excepciones a la eventual aprobación de la restricción evaluada líneas arriba, como en el caso de los miembros de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional del Perú, personal de Serenazgo de los Gobiernos Locales, entre otros. Estas propuestas serían necesarias,

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

ante una eventual aprobación de la restricción que se plantea, pues existen actividades básicas que requieren el traslado de acompañantes en una motocicleta, máxime si se trata de conductores y acompañantes que tienen vínculo de consanguinidad hasta cuarto grado y afinidad hasta el segundo grado.

Respecto a la propuesta de que el conductor de una motocicleta lineal utilice casco protector con el número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo, que no contenga elementos que afecten su visibilidad, es menester señalar que, a criterio de esta Comisión, la proposición legal parece adecuada, considerando que habitualmente los delincuentes se cubren el rostro con el casco protector, así como con elementos adicionales a fin de no ser reconocidos.

Sin embargo, de la revisión de la normativa vigente sobre la materia, se aprecia que esta propuesta ya se encuentra regulada en otros instrumentos legales. Así, podemos citar el numeral 5.1 del artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216, el cual dispone que 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.

En concordancia con la norma citada, el Reglamento Nacional de Tránsito establece en el numeral 105.2 del artículo 105 que, es obligación del conductor y acompañante de motocicleta, el usar casco protector con la identificación del número de matrícula de la Placa única Nacional de Rodaje del vehículo, el que no deberá contar con dispositivos reflectivos que afecten su visibilidad.

Por consiguiente, estando a que, actualmente, ya existe idéntica regulación a la planteada a través de los proyectos de ley, pero han sido contemplados en la iniciativa del Poder Ejecutivo, por ello es que estamos dándole fuerza de ley a dichos requisitos que están en una norma de menor rango.

Asimismo, consideramos que, es recomendable que la Policía Nacional del Perú fiscalice el cumplimiento de estas disposiciones, máxime si el Anexo I del Reglamento Nacional de Tránsito establece como infracción grave su incumplimiento. Por ende, a través de este dictamen se propone que estas medidas cobren vigencia a los quince días calendario, contados a partir de la publicación de la norma que se plantea.

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Dos de las iniciativas legislativas, también proponen la prohibición de que aquellos que viajen en motocicletas porten armas de fuego, aun incluso cuenten con autorización de SUCAMEC. Al respecto, es necesario considerar que el arma de fuego aparte de ser utilizados por el hampa para sus actividades delictivas, también se constituye en un medio de defensa personal. Por lo tanto, no existe justificación suficiente para establecer dicha prohibición a quienes legítimamente han tramitado sus respectivas autorizaciones.

Respecto a la propuesta de sanción que se propone, esta comisión considera inviable que se encargue al Ministerio del Interior, en coordinación con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, la tarea de tipificar y graduar la infracción administrativa que se derive del incumplimiento de la medida excepcional propuesta; considerando la sentencia del Tribunal Constitucional [Expediente 00020-2015-PI/TC]; por ello, este tema ha sido regulado en la fórmula legal, excluyendo la delegación para su regulación por norma de inferior jerarquía

5.4. Debate en Quinta Sesión Ordinaria del 07.11.22

Los miembros de este órgano parlamentario debatieron el predictamen de archivo sustentado y propuesto por la comisión, acordando que regrese a la asesoría técnica para su reevaluación; considerando que esta propuesta aportaba a la lucha contra la inseguridad ciudadana.

Por ello, luego de reevaluar las iniciativas y las opiniones recibidas en la comisión, se propone una fórmula legal en base al proyecto presentado por el Poder Ejecutivo, de acuerdo al detalle siguiente:

- Se incorporan el Capítulo 5 y los artículos 14, 15, 16 y 17.
- Se fusionan los artículos 14 y 15 de la mencionada iniciativa, por contener temas afines.
- Se elimina la prohibición de portar armas de fuego para los viajeros en motocicleta; considerando el alto índice de inseguridad ciudadana, y que su uso es para la seguridad personal del portador de armas.
- Se mantienen los criterios para la determinación de la medida excepcional.
- Se mantiene la temporalidad propuesta de la medida, que deberá aprobarse por decreto supremo, así como su ampliación por única vez.
- Se agrega la obligación de informar a la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas del Congreso de la República, sobre la justificación del

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

decreto supremo, y de su extensión; estableciendo un plazo de 48 horas.

- Se exceptúan de la medida propuesta en la fórmula legal, no solamente las contenidas en las contenidas en la iniciativa del Poder Ejecutivo (policía, municipalidades, prensa, u otros justificados), sino que se agregan a bomberos, seguridad privada, parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad. Además, no se podrán excluir los casos de delivery, reparto y distribución de bienes.
- Se excluye el extremo propuesto para que los ministerios del Interior y de Transportes y Comunicaciones, tipifiquen y gradúen las infracciones administrativas; ya que ello colisionaría con la sentencia del Tribunal Constitucional [Expediente 00020-2015-PI/TC].
- Se considera también la modificación del Poder Ejecutivo para modificar el artículo 5 del Decreto Legislativo 1216, sobre el uso de implementos de seguridad e identificación en vehículos menores; los que, si bien ya están regulados por una norma de inferior jerarquía; se les da la categoría de norma legal.
- Las disposiciones complementarias finales se mantienen, con una distinta redacción.
- No se ha considerado la modificación del artículo 317-A del Código Penal, por no ser una materia de especialidad de esta comisión.

5.5. Análisis costo beneficio

El texto sustitutorio propuesto no ocasiona egreso al erario nacional, ya que el mismo busca regular las restricciones para el uso de motocicletas lineales, evitando llevar acompañantes.

Es importante mencionar que, se ha utilizado como referencia la iniciativa del Poder Ejecutivo, quien no tiene restricciones en las iniciativas de gasto.

Los beneficios son significativos, ya que se busca combatir la inseguridad ciudadana, evitando la comisión de delito en motocicletas con más de un ocupante; restringiendo así la libertad de tránsito, en beneficio de la ciudadanía en general, protegiendo así los derechos a la vida, a la integridad física, a la tranquilidad pública, entre otros.

VI. CONCLUSIÓN

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303/2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

En atención a las consideraciones expuestas y de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas aprobó por **MAYORÍA** de los congresistas presentes, en su Quinta Sesión Extraordinaria realizada el 14 de diciembre de 2022, aprobar el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 556/2021-CR, 1303/2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR, 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-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**

Artículo único. Incorporación del Capítulo V y los artículos 14, 15, 16 y 17 al Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte

Se incorporan el Capítulo V y los artículos 14, 15, 16 y 17 al Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, con la siguiente redacción:

**“CAPÍTULO V
MEDIDAS EXCEPCIONALES Y TEMPORALES DE PREVENCIÓN
DEL CRIMEN**

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

El Ministerio del Interior, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, puede disponer como medida excepcional y temporal para prevenir el crimen, la restricción de transportar pasajeros en motocicletas de las categorías L1 y L3, en las zonas urbanas de distritos, provincias o departamentos con altos índices de actividad delictiva, previa evaluación de las siguientes variables:

1. Homicidios cometidos mediando el uso de motocicletas.
2. Robos cometidos mediante el uso de motocicletas.
3. Presencia de bandas delictivas o de crimen organizado que operan a través del uso de motocicletas para perpetrar delitos.
4. Sucesos delictivos cometidos mediando el uso de motocicletas y que causen grave alarma social.

Para disponer la medida excepcional se debe verificar la alta incidencia de una o más de las variables conforme a los registros oficiales que están a cargo de la Policía Nacional del Perú, el Ministerio Público y el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), los que deben ser reportados periódicamente al Comité Estadístico Interinstitucional de la Criminalidad (CEIC). El CEIC informa bimensualmente al Ministerio del

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Interior sobre la incidencia delictiva sistematizada, para la evaluación y adopción de la medida excepcional.

Artículo 15.- Medida excepcional

La medida excepcional se dispone a través de decreto supremo, refrendado por los titulares del Ministerio del Interior y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; cuya vigencia no podrá exceder de seis (6) meses. Dicho plazo podrá ser prorrogado por única vez por un plazo igual, previa evaluación del impacto de la medida.

El Ministerio del Interior debe informar sobre la justificación del decreto supremo, a la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas del Congreso de la República, en el plazo de 48 horas de aprobada la medida excepcional, así como de su prórroga.

Artículo 16.- Excepciones

Están exceptuados del cumplimiento de la medida excepcional que se disponga en virtud del artículo 14 de la presente norma:

1. Los miembros de las Fuerzas Armadas.
2. Los miembros de la Policía Nacional del Perú.
3. Los miembros del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.
4. El personal de serenazgo municipal en el uso de vehículos de los gobiernos locales.
5. El personal en el uso de vehículos de las empresas de seguridad privada.
6. El personal de prensa, en el uso de vehículos de medios de comunicación.
7. Los pasajeros o acompañantes entre los cuales exista un vínculo de parentesco hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad.
8. Otros que resulten justificados de acuerdo al contexto.

En ningún caso se exceptuará del cumplimiento de la medida excepcional, a las motocicletas que prestan servicio de reparto o distribución de bienes, o servicio de delivery.

Artículo 17.- Sanción

La sanción acumulativa por el incumplimiento de las restricciones en el uso de motocicletas consta de una multa equivalente a la más alta que se impone por una infracción muy grave en el Reglamento Nacional de Tránsito; el internamiento de la motocicleta hasta que culmine el periodo dispuesto por el decreto supremo; la retención de la licencia de conducir; y, la cancelación e inhabilitación para obtener licencia para conducir motocicleta por cinco (05) años. La Policía Nacional del Perú establece y aplica la sanción acumulativa en coordinación con las autoridades encargadas de cada materia sancionatoria, según corresponda.

Si la multa no es pagada, la motocicleta queda retenida, aunque el periodo dispuesto por el decreto supremo haya culminado.”

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

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

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

Las exigencias establecidas en el artículo 5 del Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, referidas al uso de la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo y el uso de chalecos distintivos, entran en vigencia a los quince (15) días calendario, contados a partir de la publicación de la presente norma; plazo dentro del cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emite las especificaciones técnicas necesarias.

Las medidas excepcionales reguladas en Capítulo V del Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, son aplicables desde la fecha que lo disponga el Decreto Supremo señalado en el artículo 15.

SEGUNDA - Adecuación del Reglamento

El Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes y Comunicación se encargan de adecuar el Reglamento del Decreto Legislativo 1216, Decreto legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, a las modificaciones dispuestas en la presenta norma, en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

ÚNICA. Modificación 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, **y chalecos distintivos que lleven impreso de manera visible el número de placa del vehículo**, conforme a las especificaciones técnicas previamente establecidas. **La impresión en los chalecos se ubica en la parte alta de la espalda.** Asimismo, debe instalarse la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo que permita su identificación a través de los sistemas de control electrónico vehicular.

5.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, **en coordinación con el Ministerio del Interior, emite la regulación complementaria sobre mayores** especificaciones técnicas para el uso del casco 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.”

**COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL, ORDEN INTERNO,
DESARROLLO ALTERNATIVO Y LUCHA CONTRA LAS
DROGAS**

Dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303-2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR que, con texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.



Firmado digitalmente por:
 CHIABRA LEON Roberto
 Enrique FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 29/12/2022 15:12:38-0500

Salvo mejor parecer
 Dese cuenta.
 Sala de sesiones de la Comisión.



Lima, 14 de diciembre de 2022

Firmado digitalmente por:
 BAZAN CALDERON Diego
 Alonso Fernando FAU 20161749126
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 19/12/2022 08:58:10-0500



Firmado digitalmente por:
 AZURIN LOAYZA Alfredo FAU
 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 19/12/2022 11:36:50-0500



Firmado digitalmente por:
 PAREDES GONZALES Alex
 Antonio FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 29/12/2022 18:15:33-0500



Firmado digitalmente por:
 LOPEZ MORALES Jeny Luz
 FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 28/12/2022 18:51:24-0500



Firmado digitalmente por:
 GONZA CASTILLO Américo
 FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 29/12/2022 10:28:35-0500



Firmado digitalmente por:
 MONTALVO CUBAS SEGUNDO
 TORIBIO FIR 16655831 hard
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 12/01/2023 12:55:07-0500



Firmado digitalmente por:
 SANCHEZ PALOMINO Roberto
 Helbert FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 11/01/2023 11:39:11-0500



Firmado digitalmente por:
 CHIRINOS VENEGAS Patricia
 Rosa FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 12/01/2023 12:04:40-0500



Firmado digitalmente por:
 LIZARZABURU LIZARZABURU
 Juan Carlos Martin FAU
 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 13/01/2023 11:51:11-0500



Firmado digitalmente por:
 ALVA ROJAS Carlos Enrique
 FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 12/01/2023 19:34:01-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL, ORDEN INTERNO, DESARROLLO
ALTERNATIVO Y LUCHA CONTRA LAS DROGAS

COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL, ORDEN INTERNO, DESARROLLO ALTERNATIVO Y LUCHA
CONTRA LAS DROGAS

PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2022-2023

ACTA DE LA QUINTA SESIÓN EXTRAORDINARIA

Resumen	1. Aprobación por UNANIMIDAD de los congresistas presentes, el acta de la séptima sesión ordinaria de la comisión. 2. Exposición de la congresista María Cordero Jon Tay, de su Proyecto de Ley N° 3500/2022-CR, Ley que precisa el acceso de los excombatientes en su calificación como Defensores de la Patria y como Defensores de la Democracia; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República 3. Aprobación por MAYORÍA de los congresistas presentes, del dictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 2848/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que otorga amnistía de multa a las personas extranjeras. 4. Aprobación por MAYORÍA de los parlamentarios presentes, del dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303/2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR, 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte. 5. Aprobación por UNANIMIDAD de los congresistas presentes, del dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 29/2021-CR, 54/2021-CR, 330/2021-CR, 1000/2021-CR, 1059/2021-CR, 1464/2021-CR, 1528/2021-CR, 1598/2021-CR, 2041/2021-CR, 3349/2022-CR y 3552/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1316, Decreto Legislativo que modifica la Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana y regula la cooperación de la PNP con las municipalidades para fortalecer el Sistema de Seguridad Ciudadana. 6. Invitación a la congresista Isabel Cortez Aguirre, para que exponga su Proyecto de Ley N° 3685/2022-CR, Ley que modifica la Ley N° 24686 y establece la exoneración de aportes cuando se establezca la jubilación del personal policial y militar al Fondo de Vivienda; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República. SOLICITÓ SU REPROGRAMACIÓN 7. Aprobación por MAYORÍA de los congresistas presentes, del dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 052/2022/CR, 1080/2021-CR, 1151/2021-CR, 1707/2021-CR, 1779/2021-CR, 2485/2021-CR y 3685/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que modifica la Ley 24686, Crean en cada instituto
---------	--





CONGRESO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL, ORDEN INTERNO, DESARROLLO
ALTERNATIVO Y LUCHA CONTRA LAS DROGAS

	de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales el Fondo de Vivienda Militar y Policial. 8. Aprobación por MAYORÍA de los congresistas presentes, del dictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 1561/2021-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la creación de la Región Policial Lima Provincias. 9. Aprobación por UNANIMIDAD de los congresistas presentes, del dictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 3579/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que otorga el título honorífico de Héroe Nacional al Capitán EP (F) William Edgardo Guzmán Espinoza, fallecido en el conflicto armado del Alto Cenepa de 1995 producido con el Ecuador. 10. Aprobación por UNANIMIDAD de los congresistas presentes, del dictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 2410/2021-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que otorga el grado inmediato superior al personal egresado de las escuelas de enfermería y de laboratorio clínico del Centro de Formación Profesional de la Sanidad de la Policía Nacional del Perú. 11. Aprobación por UNANIMIDAD de los congresistas presentes, del dictamen de inhibición recaído en el Proyecto de Ley N° 2541/2022-CR por el que propone la Ley de Capellanía Cristiana Militar Policial Evangélica y asistencia religiosa a los cristianos evangélicos en las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú, al amparo de la Ley 29635, Ley de Libertad Religiosa. 12. Exposición del congresista Waldemar Cerrón Rojas sobre su Proyecto de Ley N° 3548/2022-CR, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la creación de la Compañía de Bomberos de la Provincia de Chupaca - Junín; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República. 13. Invitación al congresista Waldemar Cerrón Rojas para que exponga su Proyecto de Ley N° 2681/2022-CR, Ley que otorga el grado inmediato superior a los oficiales de servicios enfermeros de la Policía Nacional del Perú en situación de actividad y retiro que alcanzaron vacantes en el proceso de asimilación 1995 comprendidos en la Resolución ministerial 774-19-IN-PNP; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República. EL CONGRESISTA SOLICITÓ SU ACUMULACIÓN CON EL DICTAMEN RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY 2410/2021-CR; POR LO QUE NO FUE NECESARIO SU EXPOSICIÓN. 14. Exposición del congresista José Jerí Ore sobre su Proyecto de Ley N° 2160/2021-CR, Ley que modifica la quinta disposición complementaria final de la Ley 30299 como forma de mejorar el control de armas de fuego; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República. 15. Se aprobó por UNANIMIDAD de los congresistas presentes, el acta de la presente sesión, con dispensa de su lectura.
Introducción	El miércoles 14 de diciembre de 2022, siendo las 14.08 horas, se reunieron de manera virtual a través de la plataforma de Microsoft Teams, los integrantes de la Comisión



	<i>de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas, bajo la presidencia del congresista Diego Bazán Calderón, y con la participación de los congresistas titulares Tania Ramírez García, Alfredo Azurín Loayza, Carlos Alva Rojas, Roberto Chiabra León, José Cueto Aservi, Jeny López Morales y Segundo Montalvo Cubas; y la congresista accesitaria María Cordero Jon Tay. Se presentó la licencia de la congresista Vivian Olivos Martínez.</i> <i>Luego de iniciada la sesión, se incorporaron los congresistas titulares Patricia Chirinos Venegas, Américo Gonza Castillo, Juan Carlos Lizarzaburu Lizarzaburu, Edwin Martínez Talavera, Jorge Montoya Manrique, Roberto Sánchez Palomino y Héctor Valer Pinto; y los congresistas accesitario Alex Paredes Gonzales y Waldemar Cerrón Rojas.</i> <i>Con el quórum reglamentario, se dio inicio a la Quinta Sesión Extraordinaria de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas para el Periodo Anual de Sesiones 2022-2023.</i>
Orden del Día	1. <i>Debate y votación de la propuesta de acta de la séptima sesión ordinaria de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas; remitido con la agenda.</i> <i>El presidente cedió el uso de la palabra; sin intervenciones se aprobó por UNANIMIDAD de los parlamentarios presentes; con los votos a favor de los congresistas Bazán Calderón, Ramírez García, Azurín Loayza, Alva Rojas, Chiabra León, Chirinos Venegas, Cueto Aservi, López Morales, Montalvo Cubas, y Cordero Jon Tay.</i> <i>Se aprobó el acta de la séptima sesión ordinaria de la comisión.</i> 2. <i>Invitación a la congresista María Cordero Jon Tay para que exponga su Proyecto de Ley N° 3500/2022-CR, Ley que precisa el acceso de los excombatientes en su calificación como Defensores de la Patria y como Defensores de la Democracia; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República.</i> <i>Luego de su presentación intervino el congresista Chiabra León; después de lo cual el presidente le agradeció por su participación.</i> <i>Las congresistas Ramírez García y López Morales formularon pedidos; disponiendo el presidente que se les dé trámite.</i> 3. <i>Votación del predictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 2848/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que otorga amnistía de multa a las personas extranjeras; remitido con la agenda.</i>



El presidente mencionó el Informe de la Comisión de Constitución y Reglamento siguiente:

El informe de la Comisión de Constitución y Reglamento del 01 de diciembre de 2003 concluyó que:

- 1. Si en el caso que, en el Pleno, la Comisión Permanente, la Comisión o cualquier otro órgano del Congreso, el número de abstenciones es mayor al de los votos a favor o en contra; el asunto queda sin resolver. Los votos a favor y en contra no son suficientes para una decisión colegiada.*
- 2. Si en el caso que, en el Pleno, la Comisión Permanente, la Comisión o cualquier otro órgano del Congreso, el número de abstenciones (en el supuesto que los votos a favor sean mayor que el de los votos en contra) sumado al de los votos en contra, es superior a los votos a favor, se entiende que, siguiendo la tradición parlamentaria, se ha aprobado lo puesto a debate.*
- 3. En el caso que, en el Pleno, la Comisión Permanente, la Comisión o cualquier otro órgano del Congreso, si el número de abstenciones (en el supuesto que los votos en contra sean mayores que el de los votos a favor) sumado al número de votos a favor, es superior a los votos en contra, se entiende que siguiendo la práctica parlamentaria, es rechazado.*

Precisó que, en la sesión pasada no se había resuelto el tema. Debido a que las abstenciones fueron mayores que los votos a favor y los votos en contra; por ello nuevamente se realizaría la votación nominal.

*Luego dispuso votación nominal, aprobándose por **MAYORÍA** de los parlamentarios presentes; con los votos a favor de los congresistas Bazán Calderón, Azurín Loayza, Alva Rojas, Chirinos Venegas, López Morales, Segundo Montalvo Cubas, Roberto Sánchez Palomino y Paredes Gonzales; con los votos en contra de los congresistas Chiabra León, Cueto Aservi, Juan Carlos Lizarzaburu Lizarzaburu y Jorge Montoya Manrique ; y, sin abstenciones.*

Aprobación del dictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 2848/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que otorga amnistía de multa a las personas extranjeras.

- 4. Debate y votación del predictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303/2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR, 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte; remitido con la agenda.*



El presidente realizó la sustentación; luego cedió el uso de la palabra a los miembros de la comisión; interviniendo el congresista Montoya Manrique. Se dio lectura al texto sustitutorio siguiente:

LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1216, DECRETO LEGISLATIVO QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Artículo 1. Incorporación del Capítulo V y los artículos 14, 15, 16 y 17 al Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte

Se incorporan el Capítulo V y los artículos 14, 15, 16 y 17 al Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, con la siguiente redacción:

“CAPÍTULO V

MEDIDAS EXCEPCIONALES Y TEMPORALES DE PREVENCIÓN DEL CRIMEN

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

El Ministerio del Interior, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, puede disponer como medida excepcional y temporal para prevenir el crimen, la restricción de transportar pasajeros en motocicletas categoría L1 y L3, en las zonas urbanas de distritos, provincias o departamentos con altos índices de actividad delictiva, previa evaluación de las siguientes variables:

Homicidios cometidos mediando el uso de motocicletas.

Robos cometidos mediando el uso de motocicletas.

Presencia de bandas delictivas o de crimen organizado que operan a través del uso de motocicletas para perpetrar delitos.

Sucesos delictivos cometidos mediando el uso de motocicletas y que causen grave alarma social.

Para disponer la medida excepcional se debe verificar la alta incidencia de uno o más de las variables conforme a los registros oficiales que están a cargo de la Policía Nacional del Perú, el Ministerio Público y el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), los que deben ser reportados periódicamente al Comité Estadístico Interinstitucional de la Criminalidad (CEIC). El CEIC informa bimensualmente al Ministerio del Interior sobre la incidencia delictiva sistematizada, para la evaluación y adopción de la medida excepcional.

Artículo 15.- Medida excepcional

La medida excepcional se dispone a través de decreto supremo, refrendado por los titulares del Ministerio del Interior y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; cuya vigencia no podrá exceder de seis (6) meses. Dicho plazo podrá ser prorrogado por única vez por un plazo igual, previa evaluación del impacto de la medida.

El Ministerio del Interior debe informar sobre la justificación del decreto supremo, a la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas del Congreso de la República, en el plazo de 48 horas de aprobada la medida excepcional, así como de su extensión.



Artículo 16.- Excepciones

Están exceptuados del cumplimiento de la medida excepcional que se disponga en virtud del artículo 14 de la presente norma:

- 1. Los miembros de las Fuerzas Armadas.*
- 2. Los miembros de la Policía Nacional del Perú.*
- 3. Los miembros del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.*
- 4. Personal de serenazgo municipal en el uso de vehículos de los gobiernos locales.*
- 5. Personal en el uso de vehículos de las empresas de seguridad privada.*
- 6. Personal de prensa, en el uso de vehículos de medios de comunicación.*
- 7. Pasajeros o acompañantes entre los cuales exista un vínculo de parentesco hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad.*
- 8. Otros que resulten justificados de acuerdo al contexto.*

En ningún caso se exceptuará del cumplimiento de la medida excepcional, a las motocicletas que prestan servicio de reparto o distribución de bienes, o servicio de delivery.

Artículo 17.- Sanción

La sanción acumulativa por el incumplimiento de las restricciones en el uso de motocicletas consta de una multa equivalente a la más alta que se impone por una infracción muy grave en el Reglamento Nacional de Tránsito, el internamiento de la motocicleta hasta que culmine el periodo dispuesto por el Decreto Supremo, la retención de la licencia de conducir y la cancelación e inhabilitación para obtener licencia para conducir motocicleta por cinco (05) años. La Policía Nacional del Perú establece y aplica la sanción acumulativa en coordinación con las autoridades encargadas de cada materia sancionatoria, según corresponda.

Si la multa no es pagada, la motocicleta queda retenida, aunque el periodo dispuesto por el Decreto Supremo haya culminado.”

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

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

Las exigencias establecidas en el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, referidas al uso de la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo y el uso de chalecos distintivos entran en vigencia a los quince (15) días calendario contados a partir de la publicación de la presente norma, plazo dentro del cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emite las especificaciones técnicas necesarias.

Las medidas excepcionales reguladas en Capítulo V del Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, son aplicables desde la fecha que lo disponga el Decreto Supremo señalado en el artículo 15.

SEGUNDA - Adecuación del Reglamento

El Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes y Comunicación se encargan de adecuar el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1216, Decreto legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, a las modificaciones dispuestas en la presente norma, en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario.

**DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA****ÚNICA. Modificación del Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte**

Se modifica el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 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, y chalecos distintivos que lleven impreso de manera visible el número de placa del vehículo, conforme a las especificaciones técnicas previamente establecidas. **La impresión en los chalecos se ubica en la parte alta de la espalda.** Asimismo, debe instalarse la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo que permita su identificación a través de los sistemas de control electrónico vehicular.

5.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, **en coordinación con el Ministerio del Interior, emite la regulación complementaria sobre mayores especificaciones técnicas para el uso del casco 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.”

El presidente dispuso votación nominal, aprobándose por **MAYORÍA** de los parlamentarios presentes, con los votos a favor de los congresistas Bazán Calderón, Ramírez García, Alva Rojas, Chiabra León, Chirinos Venegas, Gonza Castillo, Lizarzaburu Lizarzaburu, López Morales, Montalvo Cubas, Sánchez Palomino y Paredes Gonzales; con los votos en contra de los congresistas Azurín Loayza, Cueto Aservi y Montoya Manrique; y sin abstenciones.

Se aprobó el dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 556/2021-CR, 1303/2021-CR, 1326/2021-PE, 1333/2021-CR, 1478/2021-CR, 1637/2021-GL, 1694/2021-CR y 3219/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.

5. Debate y votación del predictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 29/2021-CR, 54/2021-CR, 330/2021-CR, 1000/2021-CR, 1059/2021-CR, 1464/2021-CR, 1528/2021-CR, 1598/2021-CR, 2041/2021-CR, 3349/2022-CR y 3552/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1316, Decreto Legislativo que modifica la Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana y regula la cooperación de la PNP con las municipalidades para fortalecer el Sistema de Seguridad Ciudadana; remitido con la agenda.



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL, ORDEN INTERNO, DESARROLLO
ALTERNATIVO Y LUCHA CONTRA LAS DROGAS

El presidente dio lectura a la sustentación; y el texto sustitutorio es el siguiente:

**LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1316, DECRETO LEGISLATIVO QUE
MODIFICA LA LEY 27933, LEY DEL SISTEMA DE SEGURIDAD CIUDADANA Y
REGULA LA COOPERACIÓN DE LA PNP CON LAS MUNICIPALIDADES PARA
FORTALECER EL SISTEMA DE SEGURIDAD CIUDADANA**

Artículo único.- *Modificación del Decreto Legislativo 1316, Decreto Legislativo que modifica la Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana y regula la Cooperación de la PNP con las Municipalidades para fortalecer el Sistema de Seguridad Ciudadana.*

Se modifica el numeral 4.5 del artículo 4 del Decreto Legislativo 1316, Decreto Legislativo que modifica la Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana y regula la Cooperación de la PNP con las Municipalidades para fortalecer el Sistema de Seguridad Ciudadana, en los términos siguientes:

“Artículo 4.- Cooperación con las municipalidades

La Policía Nacional del Perú coopera con las municipalidades, conforme a lo dispuesto por el artículo 197° de la Constitución Política del Perú, en la ejecución de actividades derivadas del Plan de Seguridad Ciudadana local de sus respectivas jurisdicciones. Se realiza de manera articulada con las diferentes municipalidades, a través de los comisarios y de acuerdo a las posibilidades materiales de los mismos. La Policía Nacional del Perú tiene a su cargo realizar lo siguiente:(...)

4.5 Integrar la información con las municipalidades sobre los lugares de su jurisdicción donde se concentran focos de comisión de delitos, actualizando el mapa del delito, y proponiendo las acciones que correspondan en materia de prevención social. Reportar a las respectivas municipalidades cualquier otra información vinculada a actividades delictivas para la mejor planificación de las acciones municipales en el marco de sus atribuciones.

Las municipalidades provinciales y distritales dentro del ámbito de su jurisdicción, difunden el mapa del delito por medios de comunicación masivos, centrándose en las áreas de mayor incidencia delictiva.

(...)”

*El presidente dispuso votación nominal. Se aprobó por **UNANIMIDAD** de los parlamentarios presentes; con los votos a favor de los congresistas Bazán Calderón, Ramírez García, Azurín Loayza, Chiabra León, Chirinos Venegas, Gonza Castillo, Lizarzaburu Lizarzaburu, López Morales, Montoya Manrique, Montalvo Cubas, Sánchez Palomino y Paredes Gonzales.*

Se aprobó el dictamen recaído en los Proyectos de Ley Nos. 29/2021-CR, 54/2021-CR, 330/2021-CR, 1000/2021-CR, 1059/2021-CR, 1464/2021-CR, 1528/2021-CR, 1598/2021-CR, 2041/2021-CR, 3349/2022-CR y 3552/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que modifica el Decreto Legislativo 1316, Decreto Legislativo que modifica la Ley 27933, Ley del Sistema Nacional



	de Seguridad Ciudadana y regula la cooperación de la PNP con las municipalidades para fortalecer el Sistema de Seguridad Ciudadana. 6. <i>Invitación a la congresista Isabel Cortez Aguirre, para que exponga su Proyecto de Ley N° 3685/2022-CR, Ley que modifica la Ley N° 24686 y establece la exoneración de aportes cuando se establezca la jubilación del personal policial y militar al Fondo de Vivienda; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República.</i> <i>Solicitó su reprogramación.</i> 7. <i>Debate y votación del predictamen recaído en los Proyecto de Ley Nos. 052/2022-CR, 1080/2021-CR, 1151/2021-CR, 1707/2021-CR, 1779/2021-CR, 2485/2021-CR y 3685/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que modifica la Ley 24686, Crean en cada instituto de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales el Fondo de Vivienda Militar y Policial; remitido con la agenda.</i> <i>Luego de la sustentación, interviniendo los congresistas Azurín Loayza, Lizarzaburu Lizarzaburu, Paredes Gonzales, Ramírez García, Chiabra León, Montoya Manrique y Valer Pinto.</i> <i>El texto sustitutorio propuesto es el siguiente:</i> LEY QUE MODIFICA LA LEY 24686, CREAN EN CADA INSTITUTO DE LAS FUERZAS ARMADAS Y FUERZAS POLICIALES EL FONDO DE VIVIENDA MILITAR Y POLICIAL Artículo 1. Modificación de la Ley 24686, Crean en cada Instituto de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales el Fondo de Vivienda Militar y Policial <i>Se modifican los artículos 3 literal d), 4, 5, 10, 20, 21, 22 y 25, de la Ley 24686, Crean en cada instituto de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales el Fondo de Vivienda Militar y Policial, en los términos siguientes:</i> “Artículo 3. Constituyen recursos financieros del Fondo de Vivienda Militar y Policial los siguientes: <i>(...)</i> d) Los intereses que perciban de sus depósitos y los que se generen por las operaciones en cualquiera de las modalidades que ofrecen los Fondos de Vivienda Militar Policial. <i>(...)</i> Artículo 4.- El aporte a que se refiere los incisos a) y h) del artículo anterior, será el 2 % de la Remuneración Consolidada Pensionable del Personal de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional. Artículo 5. El aporte del Estado a que se refiere el inciso b) del artículo 3, será 2% de la remuneración consolidada pensionable del personal en actividad y retiro de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales, el cual será incluido en los respectivos presupuestos anuales.
--	---



Artículo 10.- Los recursos del fondo serán destinados **al personal militar y policial pensionable en los siguientes casos:**

- a) La construcción o adquisición de viviendas, cascos habitables y/o terrenos destinados al personal aportante comprendidos en el artículo 3, inciso a) que no cuenta con vivienda o terreno propio; y,
- b) Otorgar préstamos al personal Militar y Policial que aporta al fondo que cuenten con terreno propio para construir vivienda

Artículo 20. Cada uno de los fondos de vivienda, gestiona en el sistema financiero, préstamos con tasas preferenciales, para la ejecución de los programas de vivienda de cada instituto del Ministerio de Defensa y del Ministerio del Interior.

Artículo 21. En forma conjunta o independientemente, cada Instituto de las Fuerzas Armadas y las Fuerzas Policiales, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento y el Banco Central de Reserva, quedan **facultados** para gestionar la provisión de recursos extraordinarios nacionales o extranjeros, destinados al cumplimiento de los fines de la presente Ley.

Artículo 22. El personal militar y policial, quedará excluido del aporte al Fondo de Vivienda que se crea por la presente Ley, una vez que haya **sido beneficiado con cualquiera de las modalidades que otorga el fondo.**

Asimismo, el personal militar y policial pensionable, al pasar a la situación de retiro, sin haber sido beneficiado por el Fondo podrá solicitar la devolución del total de sus aportes, más los intereses generados por las operaciones del fondo; quien tiene un plazo máximo de tres (3) meses para devolver los fondos solicitados.

Artículo 25. El fondo deberá descontar y retener con cargo a las remuneraciones, pensiones y/o beneficios sociales del personal policial y militar, en actividad, disponibilidad y retiro, las sumas que deban abonar por concepto de préstamo al fondo. La solicitud de descuento no puede ser revocada sino con autorización del respectivo fondo.

Este descuento será aplicado con prioridad sobre cualquier obligación del personal policial y militar, salvo los ordenados por disposición legal."

Artículo 2. Incorporación de disposiciones complementarias finales a la Ley 24686, Crean en cada instituto de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales el Fondo de Vivienda Militar y Policial

Se incorporan la primera y segunda disposición complementaria final a la Ley 24686, Crean en cada instituto de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales el Fondo de Vivienda Militar y Policial, con la siguiente redacción:

"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

ÚNICA. Adecuación del reglamento

El Ministerio de Defensa y el Ministerio del Interior, adecúan a lo dispuesto en esta ley, los reglamentos de los fondos de vivienda de las instituciones de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional, en el plazo máximo de sesenta días calendario contados a partir de la vigencia de la presente ley."

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

**ÚNICA.- Modificación de la Ley 27801, Ley que modifica el Régimen Legal del Fondo de Vivienda Militar y Policial.**

Se modifica la segunda disposición complementarias, transitorias y finales de la Ley que modifica el Régimen Legal del Fondo de Vivienda Militar y Policial, en los términos siguientes:

“Segunda.- Administración y funcionamiento

Por excepción para los gastos operativos, administrativos y de mantenimiento el Fondo de Vivienda Militar y Policial, utilizará un monto no mayor al **0.35 %** del total de los recursos financieros indicados en el Artículo 3 de la Ley Nº 24686, modificada por el Decreto Legislativo Nº 732, y en el Artículo 2 de la presente Ley. Para su funcionamiento el Fondo utilizará la infraestructura administrativa de la Dirección de Economía y aquellas que sean necesarias en cada instituto armado y policía nacional.”

El presidente dispuso votación nominal, aprobándose por **MAYORÍA** de los parlamentarios presentes; con los votos a favor de los congresistas Bazán Calderón, Ramírez García, Azurín Loayza, Alva Rojas, Chiabra León, Chirinos Venegas, Cueto Aservi, Gonza Castillo, Lizarzaburu Lizarzaburu, López Morales, Montoya Manrique y Valer Pinto; con el voto en contra del congresista Paredes Gonzales; y con la abstención del congresista Montalvo Cubas.

Se aprobó el dictamen recaído en los Proyecto de Ley Nos. 052/2022/CR, 1080/2021-CR, 1151/2021-CR, 1707/2021-CR, 1779/2021-CR, 2485/2021-CR y 3685/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que modifica la Ley 24686, Crean en cada instituto de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales el Fondo de Vivienda Militar y Policial.

8. Debate y votación del predictamen recaído en el Proyecto de Ley Nº 1561/2021-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la creación de la Región Policial Lima Provincias; remitido con la agenda.

El presidente dio lectura a la sustentación; sin intervenciones. El texto sustitutorio es el siguiente:

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA
CREACIÓN DE LA REGIÓN POLICIAL LIMA PROVINCIAS****Artículo único. - Declaración de necesidad pública e interés nacional**

Declárase de necesidad pública e interés nacional la creación de la Región Policial Lima Provincias, con sede en la ciudad de Huacho, con la finalidad de fortalecer las acciones de prevención, orden y seguridad de la Policía Nacional del Perú a favor de su población.



El presidente dispuso votación nominal. Se aprobó por **MAYORÍA** de los parlamentarios presentes; con los votos a favor de los congresistas Bazán Calderón, Ramírez García, Azurín Loayza, Alva Rojas, Chirinos Venegas, Cueto Aservi, Gonza Castillo, Lizarzaburu Lizarzaburu, López Morales, Montalvo Cubas, Valer Pinto y Paredes Gonzales; sin votos en contra; y, con las abstenciones de los congresistas Chiabra León y Montoya Manrique.

Se aprobó el dictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 1561/2021-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la creación de la Región Policial Lima Provincias.

9. Debate y votación del predictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 3579/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que otorga el título honorífico de Héroe Nacional al Capitán EP (F) William Edgardo Guzmán Espinoza, fallecido en el conflicto armado del Alto Cenepa de 1995 producido con el Ecuador; remitido con la agenda.

El presidente dio lectura a la sustentación, sin intervenciones. El texto sustitutorio propuesto es el siguiente:

LEY QUE OTORGA EL TÍTULO DE HÉROE NACIONAL AL CAPITÁN EP (F) WILLIAM EDGARDO GUZMÁN ESPINOZA, FALLECIDO EN EL CONFLICTO ARMADO DEL ALTO CENEPA DE 1995 PRODUCIDO CON EL ECUADOR.

Artículo 1. Otorgamiento de título honorífico de Héroe Nacional

Se otorga el título honorífico de Héroe Nacional al Capitán EP (F) William Edgardo Guzmán Espinoza, fallecido en el conflicto armado del Alto Cenepa producido con el Ecuador en el año 1995.

Artículo 2. Homenaje y reconocimiento

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Defensa, el Ministerio del Interior y el Ministerio de Educación, adopta las medidas conducentes para rendir el merecido homenaje y reconocimiento al Héroe Nacional Capitán EP (F) William Edgardo Guzmán Espinoza, el día 26 de enero de cada año.

La presidente dispuso votación nominal. Se aprobó por **UNANIMIDAD** de los parlamentarios presentes; con los votos a favor de los congresistas Bazán Calderón, Ramírez García, Azurín Loayza, Alva Rojas, Chiabra León, Chirinos Venegas, Cueto Aservi, Gonza Castillo, Lizarzaburu Lizarzaburu, López Morales, Martínez Talavera, Montoya Manrique, Montalvo Cubas, Valer Pinto y Paredes Gonzales.

Se aprobó el dictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 3579/2022-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que otorga el título honorífico de Héroe



Nacional al Capitán EP (F) William Edgardo Guzmán Espinoza, fallecido en el conflicto armado del Alto Cenepa de 1995 producido con el Ecuador.

10. Debate y votación del predictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 2410/2021-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que otorga el grado inmediato superior al personal egresado de las escuelas de Enfermería y de Laboratorio Clínico del Centro de Formación Profesional de la Sanidad de la Policía Nacional del Perú; remitido con la agenda.

El presidente dio lectura a la sustentación; luego cedió el uso de la palabra, con las intervenciones de los congresistas Ramírez García, Paredes Gonzales, Gonza Castillo, Martínez Talavera y Valer Pinto.

El texto sustitutorio a votar es el siguiente:

**LEY QUE OTORGA EL GRADO INMEDIATO SUPERIOR AL PERSONAL
EGRESADO DE LAS ESCUELAS DE ENFERMERÍA Y DE LABORATORIO CLÍNICO
DEL CENTRO DE FORMACIÓN PROFESIONAL DE LA SANIDAD DE LA POLICÍA
NACIONAL DEL PERÚ**

Artículo único. Otorgamiento del grado inmediato superior

Se otorga el grado inmediato superior al personal en situación de actividad, egresado del Centro de Formación Profesional de la Sanidad de la Policía Nacional del Perú, comprendidos en el artículo 62 de la Ley N° 25066 y el Decreto Supremo N° 019-90-IN, que se detallan a continuación:

- a. De la Escuela de Enfermería de las promociones de los años 1985, 1987, 1989, 1990, 1991, 1992 y 1993.
- b. De la Escuela de Laboratorio Clínico de las promociones de los años 1990, 1991, 1992 y 1993.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Excepciones

No están comprendidos en los alcances de la presente ley, los oficiales con el grado de Coronel de servicios de la Policía Nacional del Perú.

SEGUNDA.- Implementación

Se encarga al Ministerio del Interior la correcta implementación de la presente ley.

El presidente dispuso votación nominal. Se aprobó por **UNANIMIDAD** de los parlamentarios presentes; con los votos a favor de los congresistas Bazán Calderón, Ramírez García, Azurín Loayza, Alva Rojas, Chiabra León, Chirinos Venegas, Cueto Aservi, Gonza Castillo, Lizarzaburu Lizarzaburu, López Morales, Martínez Talavera, Montoya Manrique, Montalvo Cubas, Sánchez Palomino, Valer Pinto y Paredes Gonzales.



	<i>Se aprobó el dictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 2410/2021-CR, que con un texto sustitutorio propone la Ley que otorga el grado inmediato superior al personal egresado de las escuelas de Enfermería y de Laboratorio Clínico del Centro de Formación Profesional de la Sanidad de la Policía Nacional del Perú.</i>
	<i>11. Debate y votación del predictamen de inhibición recaído en el Proyecto de Ley N° 2541/2022-CR por el que propone la Ley de Capellanía Cristiana Militar Policial Evangélica y asistencia religiosa a los cristianos evangélicos en las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú, al amparo de la Ley 29635, Ley de Libertad Religiosa; remitido con la agenda.</i> <i>El presidente dio lectura a la sustentación; luego de las intervenciones de los congresistas Chiabra León, Lizarzaburu Lizarzaburu y Valer Pinto, dispuso votación nominal. Se aprobó por UNANIMIDAD de los parlamentarios presentes; con los votos a favor de los congresistas Bazán Calderón, Ramírez García, Azurín Loayza, Alva Rojas, Chiabra León, Chirinos Venegas, Cueto Aservi, Gonza Castillo, Lizarzaburu Lizarzaburu, López Morales, Montoya Manrique, Montalvo Cubas, Sánchez Palomino, Valer Pinto y Paredes Gonzales.</i> <i>Se aprobó el dictamen de inhibición recaído en el Proyecto de Ley N° 2541/2022-CR por el que propone la Ley de Capellanía Cristiana Militar Policial Evangélica y asistencia religiosa a los cristianos evangélicos en las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú, al amparo de la Ley 29635, Ley de Libertad Religiosa.</i> <i>En este estado el congresista Cerrón Rojas solicitó la acumulación de su Proyecto de Ley 2681/2021-CR al dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2410/2021-CR. El presidente señaló que se revisaría para ver si versan sobre la misma materia; en el caso sea la misma se acumulará.</i>
	<i>12. Invitación al congresista Waldemar Cerrón Rojas para que exponga su Proyecto de Ley N° 3548/2022-CR, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la creación de la Compañía de Bomberos de la Provincia de Chupaca - Junín; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República.</i> <i>Luego de su exposición, el presidente le agradeció por su participación.</i>
	<i>13. Invitación al congresista Waldemar Cerrón Rojas para que exponga su Proyecto de Ley N° 2681/2022-CR, Ley que otorga el grado inmediato superior a los oficiales de servicios enfermeros de la Policía Nacional del Perú en situación de actividad y retiro que alcanzaron vacantes en el proceso de asimilación 1995 comprendidos en la Resolución ministerial 774-19-IN-PNP; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República.</i>



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL, ORDEN INTERNO, DESARROLLO
ALTERNATIVO Y LUCHA CONTRA LAS DROGAS

	<i>Al haber solicitado el congresista su acumulación, ya no se llevó a cabo la exposición.</i> <i>14. Invitación al José Jerí Ore para que exponga su Proyecto de Ley N° 2160/2021-CR, Ley que modifica la quinta disposición complementaria final de la Ley 30299 como forma de mejorar el control de armas de fuego; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República.</i> <i>Al concluir, el presidente le agradeció por su participación.</i> <i>El presidente sometió a votación nominal la aprobación del acta de la presente sesión con dispensa de su lectura; aprobándose por UNANIMIDAD de los parlamentarios presentes; con los votos a favor de los congresistas votos a favor de los congresistas Bazán Calderón, Ramírez García, Azurín Loayza, Alva Rojas, Chiabra León, Chirinos Venegas, Cueto Aservi, López Morales, Martínez Talavera, Montoya Manrique, Montalvo Cubas, Sánchez Palomino, Valer Pinto y Paredes Gonzales.</i> <i>Se aprobó el acta de la presente sesión con dispensa de su lectura.</i>
Término	<i>Forman parte integrante de la presente Acta el audio del Área de Grabaciones del Congreso, la transcripción de la sesión y el video de la Oficina de Comunicaciones del Congreso</i> <i>Siendo las 17.14 horas, se levantó la sesión.</i>
Firmas	DIEGO BAZÁN CALDERÓN Presidente ALFREDO AZURÍN LOAYZA Secretario



Firmado digitalmente por:
BAZAN CALDERON Diego
Alonso Fernando FAU 20161749126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/12/2022 15:21:45-0500



Firmado digitalmente por:
AZURIN LOAYZA Alfredo FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/12/2022 16:33:58-0500