



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Despacho Ministerial

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

156133

Lima, 09 MAYO 2019

OFICIO N° **451** -2019-MTC/01

Señor

Carlos Alberto Domínguez Herrera

Presidente de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado

Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre S/N – Oficina 202, Lima 1.

Presente. –



Asunto : Solicitud de opinión sobre Proyecto de Ley N° 3945/2018-GL, Proyecto de Ley que tiene por objeto fortalecer la lucha contra la inseguridad ciudadana y la reducción de delitos en motocicletas lineales

Referencia : a) Oficio P. O. N° 799-2018-2019/CDRGLMGE-CR
b) Informe N° 771-2019-MTC/08

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en relación al documento a) de la referencia mediante el cual solicita la opinión de este Ministerio en relación al Proyecto de Ley N° 3945/2018-CR, “Proyecto de Ley que tiene por objeto fortalecer la lucha contra la inseguridad ciudadana y la reducción de delitos en motocicletas lineales”.

Al respecto, adjunto al presente para conocimiento y fines, copia del Informe N° 771-2019-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica, mediante el cual se emite la opinión solicitada por vuestro Despacho.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle las muestras de mi consideración y estima.

Atentamente,


MARIA ESPERANZA JARA RISCO
Ministra de Transportes y Comunicaciones



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Secretaría General

Oficina General de Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad"



INFORME N° 771-2019-MTC/08

- A :** CARLOS CÉSAR ARTURO ESTREMADOYRO MORY
Viceministro de Transportes
- Asunto :** Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 3945/2018-GL, "Proyecto de Ley que fortalece la lucha contra la inseguridad ciudadana y la reducción de delitos en motocicletas lineales".
- Ref. :** a) Memorándum N° 116-2019-MTC/18
b) Memorándum N° 2434-2018-MTC/02.AL.AMGB
c) Oficio N° 799-2018-2019/CDRGLMGE-CR
d) Oficio N° 984-2018-2019/CTC-CR
(H.T. N° E-070390-2019, E-072078-2019)
- Fecha :** 02 de abril de 2019

Por el presente me dirijo a usted con relación al asunto, a fin de informarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

- 1.1 Mediante Oficio N° 984-2018-2019/CTC-CR ingresado por mesa de partes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC el 08 de marzo de 2019, la Presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, solicita opinión a este Ministerio sobre el Proyecto de Ley N° 3945/2018-GL, "Proyecto de Ley que fortalece la lucha contra la inseguridad ciudadana y la reducción de delitos en motocicletas lineales", en adelante Proyecto de Ley.
- 1.2 Del mismo modo, con Oficio N° 799-2018-2019/CDRGLMGE-CR ingresado por mesa de partes del MTC el 11 de marzo de 2019, la Presidencia de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado, solicita opinión respecto al Proyecto de Ley.
- 1.3 Con Memorándum N° 147-2019-MTC/02.AL.PPB de fecha 12 de marzo de 2019, el Despacho Viceministerial de Transportes solicita opinión sobre el Proyecto de Ley a la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.
- 1.4 Por Memorándum N° 116-2019-MTC/18 de fecha 26 de marzo de 2019, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, en atención a lo informado por la Dirección de Regulación y Normatividad, formula observaciones al Proyecto de Ley.

II. ANÁLISIS:

Situación/Estado del Proyecto de Ley

- 2.1 Con fecha 22 de febrero de 2019, el Alcalde de la Municipalidad Distrital de Miraflores, señor Luis Molina Arles, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa



que le confiere el artículo 107¹ de la Constitución Política del Perú presenta el Proyecto de Ley.

- 2.2 El 04 de marzo de 2019, el Proyecto de Ley fue decretado por la Oficialía Mayor a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, y a la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República, para su estudio y dictamen correspondiente.
- 2.3 A la fecha del presente Informe, el Proyecto de Ley se encuentra en estudio en las citadas comisiones.

Del objeto del Proyecto de Ley

- 2.4 El Proyecto de Ley tiene por 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 el desplazamiento de motocicletas lineales, prohibiendo la circulación con acompañantes y regulando el uso del casco protector.

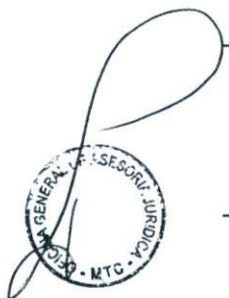
De la Nueva Estructura Orgánica y Funcional del MTC

- 2.5 Previo a glosar la opinión del órgano técnico competente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es necesario precisar que, con la finalidad de adecuar la organización y estructura orgánica a su Ley de Organización y Funciones, así como a la normativa vigente, y la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública al 2021, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprueba su nuevo Reglamento de Organización y Funciones, de la siguiente manera:

- Con Decreto Supremo N° 021-2018-MTC se aprueba la Sección Primera del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del MTC, que establece la naturaleza jurídica, jurisdicción, competencia y funciones generales del MTC, así como desarrolla las funciones específicas asignadas a las unidades de organización del primer y segundo nivel organizacional, esto es, de los órganos de la alta dirección, los órganos de administración interna y los órganos de línea.

Con Resolución Ministerial N° 015-2019-MTC/01 se aprueba la Sección Segunda del ROF del MTC, mediante el cual desarrolla su estructura orgánica hasta el cuarto nivel organizacional; asimismo, aprueba la estructura orgánica y el organigrama del MTC.

- Posteriormente, mediante Resolución Ministerial N° 145-2019 MTC/01 se aprueba el Texto Integrado del ROF del MTC, el cual consolida las Secciones Primera y Segunda de dicho documento de gestión.



¹ Constitución Política del Perú.

Iniciativa Legislativa

"Artículo 107.- El Presidente de la República y los Congresistas tienen derecho a iniciativa en la formación de leyes.

También tienen el mismo derecho en las materias que les son propias los otros poderes del Estado, las instituciones públicas autónomas, los Gobiernos Regionales, los Gobiernos Locales y los colegios profesionales. Asimismo, lo tienen los ciudadanos que ejercen el derecho de iniciativa conforme a ley."



- 2.6 En atención a la nueva estructura orgánica y funcional antes citada, el artículo 96 del ROF del MTC, dispone que **la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, es el órgano de línea con autoridad técnico normativo a nivel nacional** responsable del diseño, formulación, supervisión y evaluación de las políticas nacionales y regulaciones en materia de infraestructura y servicios de transporte terrestre, acuático, ferroviario, multimodal, entre otros; así como plataformas logísticas, puertos, vías navegables, circulación, seguridad vial y tránsito terrestre, en el ámbito de competencia del Ministerio.

De la Opinión Técnica

- 2.7 El Director General de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, en atención a las funciones que cumple de acuerdo al nuevo ROF del MTC, expide el Memorandum N° 116-2019-MTC/18, con el cual hace suyo el contenido del Informe N° 049-2019-MTC/18.01, de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, señalando, entre otros aspectos, lo siguiente:

- **Análisis sobre el proyecto normativo en atención a su competencia:**

"Sobre la prohibición de circulación de motos lineales con pasajeros (...)

8. (...) el Proyecto de Ley busca solucionar un problema de seguridad ciudadana legislando sobre materia de tránsito terrestre, como es la restricción de circulación de motos lineales con pasajeros acompañantes.

9. Sobre el particular, el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, en adelante "RTRAN", en su artículo 2, detalla al "Vehículo automotor menor" como "vehículo de dos o tres ruedas, provisto de montura o asiento para el uso de su conductor y pasajeros, según sea el caso (bicimoto, motoneta, motocicleta, mototaxi, triciclo motorizado y similares)"

10. Asimismo, respecto al pasajero acompañante, el RTRAN, en sus artículos 96 y 105 establece regulaciones específicas de la manera siguiente:

Artículo 96.- Número máximo de pasajeros.

Está prohibido:

- a. Conducir un vehículo con mayor número de personas al número de asientos señalado en la Tarjeta de Identificación Vehicular, con excepción de niños en brazos en los asientos posteriores.
(...)*

Artículo 105.- Obligaciones del conductor y acompañante de motocicletas y bicicletas

*105.1 El conductor y el acompañante de una motocicleta o cualquier otro tipo de ciclomotor o de una bicicleta, deben usar casco protector autorizado. El conductor además debe usar anteojos protectores cuando el casco no tenga protector cortaviento o el vehículo carezca de parabrisas.
(...)*

- 11. Bajo esa misma línea, en el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, en adelante "RNV", se señala que la nacionalización e inmatriculación de los vehículos se debe realizar consignando, entre otros, las características registrables (detalladas en el ANEXO V de dicho*





cuerpo normativo). Estas características registrables se extraen de la ficha técnica que contiene las características del vehículo, siendo que dicha ficha técnica es realizada por el fabricante.

12. Así tenemos que, conforme se advierte en el ANEXO V del RNV, una de las características registrables corresponde al "Número de asientos y números de pasajeros", en el cual se consignará el número establecido por el fabricante en la ficha técnica del vehículo.

13. De las normas citadas, advertimos que las motos lineales, dependiendo de su diseño de fábrica, son aptas para transportar un pasajero acompañante aparte del conductor, lo cual ha sido reconocido por nuestro ordenamiento legal.

14. De otro lado, debemos precisar que conforme lo establece el Código Civil, los vehículos terrestres son considerados bienes muebles; por lo que se encuentran sujetos al derecho de la propiedad. A su vez, este derecho real de propiedad permite a una persona usar, disfrutar, disponer y reivindicar

15. En ese sentido, si la moto lineal ha sido diseñada para transportar un pasajero acompañante aparte del conductor, el propietario del vehículo cuenta con el derecho de poder realizar el uso de su propiedad transportando un pasajero.

16. Advertimos entonces que el Proyecto de Ley no solo limita el derecho al libre tránsito de la persona sino que también limita su derecho de propiedad privada, reconocidos en los incisos 11 y 16 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú, respectivamente.

17. No obstante, advertimos que en la exposición de motivos del Proyecto de Ley, solo se realiza un escueto análisis referente a la limitación del derecho al libre tránsito, señalando que si bien la Constitución reconocen dos medidas transitorias de suspensión de dicho derecho, los regímenes de excepción de Estado de emergencia y Estado de sitio, consideran necesario "contemplar una restricción adicional a las mencionadas (...) que por su carácter tiene la calidad de restricción implícita".

18. Como ya lo señalamos, esta restricción lo proponen a efectos de salvaguardar el derecho a la seguridad ciudadana. Tenemos entonces que en el Proyecto de Ley se realiza una ponderación del derecho a la seguridad ciudadana sobre los derechos al libre tránsito y a la propiedad privada.

19. Sobre el particular, debemos precisar que los derechos fundamentales son realidades que eventualmente pueden entrar en oposición entre sí; es decir que el ejercicio de un derecho se puede encontrar en postura disconforme al ejercicio de otro derecho. Así, frente a una situación de conflicto, la solución se reduce solo a preferir un derecho y desplazar el otro, es decir, poner a uno de los derechos en conflicto por encima del otro.

20. Cuando esto sucede, considerando que el Estado constitucional no puede constituir cualquier argumento que interceda de manera irrazonable o desproporcionada en la esfera de los derechos que la Constitución garantiza, se debe realizar el test de ponderación o test de proporcionalidad, a efectos de que se impida que se sacrifique inútilmente, más allá de lo necesario o en forma desequilibrada un derecho a favor de otro.

21. Este test de proporcionalidad incluye, a su vez, tres sub principios: idoneidad, necesidad y ponderación o proporcionalidad en sentido estricto. Así bajo el juicio de idoneidad se debe determinar si la restricción en el derecho resulta pertinente o adecuada a la finalidad que se busca tutelar; posteriormente, bajo el juicio de





necesidad se debe verificar si existen medios alternativos al adoptado por el legislador, esto implica establecer si la medida en cuestión es la menos restrictiva de las posibles, y además si es absolutamente necesaria para alcanzar el bien colectivo en cuestión, o por el contrario, existen medidas igualmente adecuadas y carentes de consecuencia lesivas para el derecho fundamental con el que colisiona. Finalmente, una vez superado los pasos previos, se debe realizar el juicio de ponderación (o proporcionalidad en sentido estricto) 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".

22. Así, de la revisión de la exposición de motivos del Proyecto de Ley, advertimos que no se ha realizado el test de proporcionalidad a efectos de determinar que la medida adoptada, la restricción de los derechos de libre tránsito y de la propiedad privada, es la más idónea y menos gravosa para la sociedad.

23. De otro lado, advertimos que el Proyecto de Ley no toma en consideración que en diversas ciudades del territorio peruano el uso de moto lineal como medio de transporte es de uso prioritario para movilizarse en el interior de la ciudad a fin de cumplir con sus actividades diarias (ir del hogar al trabajo y viceversa, salir a realizar compras, llevar a sus niños al colegio, entre otras); lo cual ocasiona que exista más motos líneas por habitantes en éstas ciudades.

(...)

24. Efectivamente, en la exposición de motivos solo se realiza una análisis de la ciudad de Lima, no obstante en el Proyecto de Ley no se establece ninguna diferenciación o excepción respecto a las ciudades en donde se aplicará la restricción propuesta, lo cual puede ocasionar diversos perjuicios a la población de diversas ciudades en el interior del país, en la cuales el uso de las motos lineales es de uso mayoritario; toda vez que, las personas se venían obligadas a adquirir una moto para cada miembro de la familia (perjuicio económico), lo que a su vez ocasionaría que más motos lineales ocupen las vías terrestres, lo cual aumentaría la densidad en el tráfico terrestre.

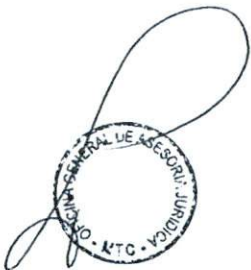
Sobre la prohibición para conductores de motos lineales de usar cascos que cubran totalmente el rostro

25. En el Proyecto de Ley se prohíben los cascos que cubran totalmente el rostro con micas polarizadas y/o totalmente oscuras, que impida determinar los rasgos físicos faciales del conductor. Estas restricciones se realizan únicamente en función a criterios de seguridad ciudadana, descuidando los criterios de seguridad vial, habida cuenta que las especificaciones fijadas desprotegen la integridad física del conductor.

26. En efecto, con la disposición de que el casco no impida determinar los rasgos físicos faciales del conductor, se estaría impidiendo el uso de cascos con protectores mandibulares, puesto que éstos cubren la mitad del rostro.

27. Esta disposición es contraria a lo que exige el RTRAN, el casco que corresponde al modelo conocido como "Jet" el cual es un casco abierto, sin protectores mandibulares que ofrece mínima protección, pues, aunque cubren la cabeza en su totalidad, dejan la cara totalmente al descubierto.

28. Si bien no existe norma técnica peruana aprobada para el uso de cascos de motocicleta, los estándares de seguridad internacionales requieren que los cascos provean 210° de visión periférica. Alrededor del 75% de los accidentes suceden dentro de un rango de 90° (la mayoría de los accidentes restantes son choques por detrás).





29. Así, queda claro que los cascos no afectan la visión periférica ni contribuyen a los choques. Asimismo los estudios realizados indican que las zonas de la barbilla, mandíbula y rostro (que son las desprotegidas en el modelo "Jet"), son los que tienen mayor incidencia de golpes en los accidentes. (Referencia: Norma Técnica Colombiana NTC 4533.2003, Norma Técnica Argentina IRAM AITA 3621 2002, Norma Europea ECE R22).

30. Se concluye entonces que el modelo de casco que, a partir de lo establecido por el Proyecto de Ley, podría ser utilizado en todo el territorio peruano, no cumple con los estándares internacionales de seguridad actualmente vigentes que se aplican a nivel mundial.

Sobre la obligación de contar con una tarjeta de circulación

31. El Proyecto de Ley propone que para que las motos lineales puedan circular con pasajeros acompañantes, los conductores deben obtener una tarjeta de circulación emitida por la Policía Nacional de Perú – PNP.

32. Podemos advertir que mediante el Proyecto de Ley se pretende condicionar la circulación de las motos lineales con pasajeros acompañantes a la emisión de una tarjeta de circulación emitida por la PNP.

33. Sobre el particular, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (LGTT), la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto .

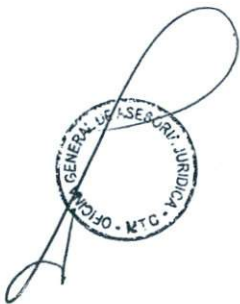
34. Asimismo, el literal a) del artículo 16 de la LGTT, establece que el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, dentro de sus competencias, se encuentra el dictar los reglamentos nacionales establecidos en la presente Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito .

35. En esa línea, de acuerdo al artículo 23 de la LGTT establece que el MTC deberá dictar los reglamentos necesarios para la implementación de la ley, dentro de los cuales se encuentra el RTRAN, el cual contiene las normas para el uso de las vías públicas para conductores de todo tipo de vehículos y para peatones.

36. En el artículo 91 del RTRAN se señala la documentación que debe portar el conductor para poder circular con su vehículo por las vías terrestres, como son:

- Documento de Identidad.
- Licencia de Conducir vigente, correspondiente al tipo de vehículo que conduce.
- Tarjeta de Identificación Vehicular correspondiente al vehículo que conduce.
- Certificado de Inspección Técnica Vehicular vigente, según corresponda.
- Certificado SOAT físico o CAT vigente.
- La autorización correspondiente en caso de uso de lunas o vidrios oscurecidos o polarizados, según corresponda.

37. De estos documentos, es la Tarjeta de Identificación Vehicular la que contiene las características registrables del vehículo, dentro de las cuales se encuentra el número de personas que puede transportar. Esta tarjeta es entregada por la SUNARP luego de realizada la inmatriculación del vehículos; siendo esta entidad la competente para regular las características y especificaciones de la Tarjeta de Identificación Vehicular.





38. De otro lado, el numeral 3.37 del artículo 3 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en adelante "RNAT", establece que la *Habilitación Vehicular*, es el procedimiento mediante el cual la autoridad competente, autoriza el vehículo ofertado por el transportista para prestar el servicio en la modalidad correspondiente, a partir del control de que el mismo cumple con las condiciones técnicas previstas en el presente reglamento. La *habilitación* se acredita mediante la *Tarjeta Única de Circulación (TUC)*.

39. Como podemos apreciar la *Tarjeta Única de Circulación (TUC)*, es un documento mediante el cual se acredita que el vehículo se encuentra habilitado para prestar el servicio público de transporte de personas y mercancías.

40. Así tenemos que, para que un vehículo circule por las vías terrestres del Perú debe contar con los documentos previstos en el RNTRA, siendo la *Tarjeta de Identificación Vehicular* el documento donde se verifica el número de personas que puede transportar. Adicionalmente, los vehículos que presten el servicio público de transporte de personas y mercancías deben contar con una *Habilitación Vehicular* la cual se acredita con la *Tarjeta Única de Circulación (TUC)*.

41. En ese sentido, advertimos que en este punto, el Proyecto de Ley contradice la normativa vigente en materia de transporte y tránsito terrestre, utilizando el término de *tarjeta de circulación* para definir un documento que autorice circular a un vehículo particular circule por las vías terrestres, cuando en la normativa vigente dicho documento es otorgado únicamente a los vehículos que prestan el servicio público de transporte de personas y mercancías.

(...)

43. Finalmente, la Primera Disposición Complementaria del Proyecto de Ley señala que en un plazo de 30 días calendario, el MTC emitirá el Reglamento de dicho proyecto de ley.

44. Al respecto, como ya lo hemos precisado anteriormente, de acuerdo al artículo 23 de la LGTT establece que el MTC deberá dictar los reglamentos necesarios para la implementación de la ley, dentro de los cuales se encuentra el RTRAN, el cual contiene las normas para el uso de las vías públicas para conductores de todo tipo de vehículos y para peatones.

45. En ese sentido, consideramos que resulta ineficaz y contradictorio efectuar una doble reglamentación sobre la circulación de vehículos. Por ello, si en caso se efectuara una restricción especial para la circulación de motos lineales, se debería efectuar modificaciones al RTRAN mas no realizar una reglamentación paralela.

46. Por lo expuesto, opinamos que, en los aspectos vinculados al transporte y tránsito terrestre, el Proyecto de Ley N° 3945/2018-GL debe ser calificado como uno con observaciones."

- Impacto del Proyecto Normativo sobre el MTC:

"El Proyecto de Ley incide directamente sobre la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y sus normas reglamentarias, como se advirtió en el desarrollo del presente informe."





- **Conclusiones sobre el proyecto normativo:**

"Con Observaciones"

De la Opinión de la Oficina General de Asesoría Jurídica

- 2.8 El artículo 5 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante el MTC, señala que este Ministerio tiene las siguientes funciones rectoras:

**"Artículo 5.- Funciones rectoras
Las funciones rectoras son las siguientes:**

1. Formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno.
2. Dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución, supervisión y evaluación de las políticas, la gestión de los recursos del sector, así como para el otorgamiento y reconocimiento de derechos, la sanción, la fiscalización y ejecución coactiva en materias de su competencia.
3. Coordinar con los gobiernos regionales y locales la implementación de las políticas nacionales y sectoriales, y evaluar su cumplimiento.
(...)"

- 2.9 Asimismo, el artículo 100 del Texto Integrado del ROF del MTC, señala que la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, entre otras, cumple las siguientes funciones:

"Artículo 100.- Funciones de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial

Son funciones de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial las siguientes:
(...)

- d) Evaluar las propuestas de políticas nacionales y de normas, entre otros en las materias de su competencia;
(...)
- m) Emitir opinión técnica y absolver consultas en el ámbito de su competencia; así como, interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre.
(...)"



De acuerdo a la normatividad citada en los numerales precedentes, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, es competente para emitir opinión respecto al proyecto de Ley.

- 2.11 Sin perjuicio de la opinión emitida por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, es necesario precisar que de la revisión de las disposiciones del proyecto de dispositivo y de su Exposición de Motivos, se observa que el referido proyecto, asume como premisa básica que los conductores de todo tipo de motocicletas y sus acompañantes podrían estar



vinculados con la comisión de delitos, toda vez que la norma prohíbe, sin mayor análisis, la circulación de motocicletas lineales con acompañantes, castigando el supuesto con la imposición de una multa y el decomiso del vehículo.

- 2.12 Al respecto, el proyecto normativo estaría vulnerando directamente derechos de carácter constitucional, como son los derechos a la igualdad ante la Ley, a la propiedad, así como a la presunción de inocencia, los cuales están contenidos en el artículo 2 de la Constitución Política del Perú, regulados como sigue:

"Derechos fundamentales de la persona

Artículo 2.- Toda persona tiene derecho:

(...)

2. A la igualdad ante la ley. Nadie debe ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquiera otra índole.

(...)

16. A la propiedad y a la herencia.

(...)

22. A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.

(...)

24. A la libertad y a la seguridad personales. En consecuencia:

(...)

e. Toda persona es considerada inocente mientras no se haya declarado judicialmente su responsabilidad.

(...)."

- 2.13 En ese sentido, es necesario precisar que la redacción del artículo 2 del proyecto normativo, tiene por objeto introducir modificaciones concretas en normas reglamentarias, lo cual no es función de una norma con rango de Ley, toda vez que la Constitución y la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo disponen que la reglamentación de las normas se efectúa mediante Decretos Supremos y normas de menor jerarquía.
- 2.14 Por consiguiente, atendiendo que el Proyecto de Ley no ha considerado el análisis de los derechos fundamentales antes citados, esta Oficina General de Asesoría Jurídica en concordancia con lo opinado por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, considera que el proyecto de Ley presenta observaciones.

De la Técnica Legislativa y Calidad Normativa del Proyecto de Ley

- 2.15 De la revisión del Proyecto de Ley y su Exposición de Motivos –respecto a la estructura–, se recomienda considerar de manera referencial lo dispuesto en los artículos 2, 3 y 4 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado con Decreto Supremo N° 008-2006-JUS, respecto al análisis sobre la concordancia con el resto de normas vigentes en el ordenamiento jurídico nacional, sobre la cuantificación de los impactos y efectos que tiene la propuesta normativa, así como Impacto de la vigencia de la norma en la Legislación Nacional.

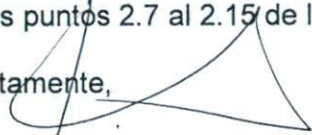




III. CONCLUSIÓN:

Por lo anteriormente expuesto, desde el punto de vista legal, el Proyecto de Ley N° 3945/2018-GL, "Proyecto de Ley que fortalece la lucha contra la inseguridad ciudadana y la reducción de delitos en motocicletas lineales", presenta observaciones; en ese sentido, se recomienda tener en consideración lo señalado en los puntos 2.7 al 2.15 de la parte analítica del presente Informe.

Atentamente,



Luis A. Liendo Liendo
Asesor Legal

El presente informe cuenta con la conformidad de la suscrita.



.....
PAOLA LOBATÓN FUCHS
DIRECTORA GENERAL
Oficina General de Asesoría Jurídica