

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 033-2001-MTC

#### I. OBJETO

Modificar del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, a efectos de actualizar la regulación correspondiente al uso obligatorio del casco de seguridad por parte de los conductores y acompañantes de motocicletas, es decir, vehículos automotores menores de las categorías L1 y L3 del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.

#### II. FINALIDAD

Reducir los riesgos de lesiones y muerte que puedan sufrir los conductores y acompañantes de motocicletas en caso la ocurrencia de siniestros viales, y de ese modo, proteger la vida y la integridad física, ello en atención a la obligatoriedad del uso del casco de seguridad.

#### III. ANTECEDENTES

Con fecha 24 de septiembre de 2015, se publicó el Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que Fortalece la Seguridad Ciudadana en materia de Transporte y Tránsito Terrestre, el cual estableció en el numeral 5.2 del artículo 5 que los conductores y pasajeros de motocicletas deben utilizar cascos de seguridad y chalecos distintivos que lleven impreso el número de placa del vehículo.

Con fecha 01 de octubre de 2019, se publicó el Decreto Supremo N° 022-2019-IN, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del citado Decreto Legislativo, cuya Primera Disposición Complementaria Final dispuso que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, establece las especificaciones técnicas para el uso de los cascos de seguridad y el chaleco; así como, las restricciones o limitaciones para el mismo.

#### IV. MARCO JURÍDICO Y LAS HABILITACIONES EN CUYO EJERCICIO SE DICTA

La Constitución Política del Perú establece en su artículo 1, que la defensa de la persona humana y el respeto a su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado, consagrando, en el numeral 1 de su artículo 2, el derecho a la vida e integridad física<sup>1</sup>. A su vez, el numeral 22 del artículo 2 reconoce el derecho fundamental de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida, con lo cual la protección a la persona humana y su integridad constituyen valores de rango constitucional.

En ese marco, en materia de tránsito y transporte terrestre nuestro régimen jurídico

---

<sup>1</sup> Constitución Política del Perú  
Artículo 1.-La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.  
Artículo 2.- A la vida, a su identidad, a su integridad física (...)

cuenta con la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, LGTTT), cuyo artículo 3 establece que la actividad estatal en materia de transporte y tránsito terrestre debe orientarse a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

Del mismo modo, el literal a) del artículo 16 de la precitada Ley, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, y tiene competencia normativa para dictar los reglamentos nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito, los que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo y los gobiernos Regionales o Locales.

El artículo 23 de la acotada Ley, establece que los reglamentos nacionales y aquellos necesarios para su implementación son aprobados por decreto supremo y refrendados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; precando que las materias reguladas pueden, de ser necesario, desagregadas. Adicionalmente se establece que los referidos reglamentos rigen en todo el territorio nacional de la República.

Mediante el Decreto Supremo N° 033-2001-MTC se aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito (en adelante, el RETRAN), el cual establece las disposiciones que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos, animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito.

En ese contexto, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha considerado necesario concordar las disposiciones sobre el uso del casco de seguridad por parte del conductor y el acompañante de motocicletas (vehículos automotores menores de la categoría L1 y L3 del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC), establecidas en el artículo 105 del RETRAN, con las disposiciones en relación al uso de implementos de seguridad e identificación en vehículos menores que regula el Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte; ello, a efectos de contar con el respectivo marco normativo orientado a proteger la integridad física de dichos usuarios frente a la ocurrencia de siniestros viales.

Por tanto, la propuesta normativa ha sido elaborada en el marco de las competencias y funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien, en su condición de ente rector en materia de transporte y tránsito terrestre, tiene a su cargo la aprobación y modificación del RETRAN.

## **V. FUNDAMENTO TÉCNICO DE LA PROPUESTA NORMATIVA**

### **5.1. SOBRE LA IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO**

**Altos índices de lesiones y muertes como consecuencia de la siniestralidad en motocicletas**

La problemática de los altos índices de lesiones y muertes como consecuencia de la siniestralidad vial en los vehículos automotores menores de las categorías L1 y L3 (motocicletas), se debe a que en la conducción de estos vehículos se presentan factores de riesgo, tales como<sup>2</sup>:

- **Estabilidad:** A diferencia de los vehículos automotores de cuatro o más ruedas, tales como los vehículos de las categorías M, N y O del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC (en adelante, RNV), los vehículos automotores menores de las categorías L1 y L3 tienen la capacidad de inclinarse en las curvas. El ángulo de balanceo que ocurre mientras se inclinan durante las curvas es muy sensible a cualquier cambio en la fuerza aplicada y a cualquier cambio brusco de velocidad. El aumento o la disminución del ángulo de balanceo puede provocar la pérdida de control y, por tanto, un mayor riesgo de accidente, ello en parte a que la fuerza centrípeta es superada por la velocidad y el peso del vehículo.
- **Tráfico mixto:** Al no haber un carril segregado para la circulación de motocicletas, aumenta significativamente la probabilidad de que se produzcan colisiones. El principal problema de seguridad está asociado con el movimiento de otros vehículos, cuyos conductores no han visto al vehículo automotor menor o no esperan que esté allí.
- **Falta de protección contra accidentes:** La falta inherente de protección contra accidentes para los conductores y pasajeros los pone en mayor riesgo de sufrir lesiones y muertes relacionadas con el tráfico. Las lesiones sufridas tienden a ser más graves en los usuarios de estos vehículos que los ocupantes de automóviles debido a esta falta de protección (chasis). Además de las lesiones en la cabeza, las extremidades inferiores son la segunda parte del cuerpo más expuesta.
- **Errores de frenado:** Los conductores a menudo no utilizan toda la capacidad de frenado. Los errores de frenado provocan la pérdida de control del vehículo, lo que pone tanto al conductor como los pasajeros tienen mayor riesgo de sufrir lesiones graves o, incluso, la muerte.

Tomando en consideración la información pública de mortalidad en el Perú, la cual se encuentra en el repositorio de información de Sistema Informático Nacional de Defunciones (en adelante, SINADEF) del Ministerio de Salud, se pudo detectar las personas fallecidas por “muerte violenta”, en la categoría de “accidente de tránsito”.

Con respecto de la causa de fallecimiento por “muerte violenta- accidente de tránsito”, desde el año 2021 a octubre 2023 según el repositorio de SINADEF, se pudo observar que, en general, el 48.3% de las causas principales de fallecimiento fueron por lesiones craneales a nivel de la cabeza, siendo de ellas la principal los traumatismos craneales y cerebrales (19.5%), hemorragias en zona craneal y cerebral (7.9%), laceración cerebral (4.1%), edema cerebral (3.9%), fractura craneal y/o facial (3.5%), y contusión cerebral (2.8%), entre otras causas.

---

<sup>2</sup> World Health Organization, 2022. Powered two- and threewheeler safety: A road safety manual for decision-makers and practitioners

**Tabla 1.** Índice de lesiones craneal y/o cerebral de fallecimiento

Causa (A) de fallecimiento en siniestro de tránsito, todos los registros	2021	2022	2023	Total general	2021	2022	2023	Total general
Causa de muerte por lesión craneal y/o cerebral	1,214	1,164	481	<b>2,859</b>	47.8%	49.0%	48.1%	<b>48.3%</b>
Total general	2,542	2,377	1,000	<b>5,919</b>				

Fuente: [https://www.minsa.gob.pe/reunis/data/defunciones\\_registradas.asp](https://www.minsa.gob.pe/reunis/data/defunciones_registradas.asp)

Elaboración: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Con respecto de la causa de fallecimiento por “muerte violenta- accidente de tránsito” según el repositorio de datos de SINADEF, para usuarios en motocicleta detectados entre el año 2021 a octubre 2023, haciendo uso de la información con los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (en adelante, ONSV), para aquellas personas fallecidas en la vía pública según su edad, género y ubicación, se obtuvo una muestra de 365 usuarios a bordo de motocicleta fallecidos.

De los mismos, se pudo observar que la causa general de muerte por lesión craneal se incrementa en 3.2% llegando por tanto hasta el 51.5%. Siendo de ellas las principales traumatismos craneales y cerebrales (16.2%), hemorragia en zona craneal y cerebral (10.4%), laceración cerebral (5.2%), fractura craneal y/o facial (3.6%), contusión cerebral (3.0%), edema cerebral (2.7%) y aplastamiento de cráneo (2.5%), entre otras causas.

**Tabla 2.** Índice de lesiones craneal y/o cerebral de fallecimiento a bordo de motocicletas

Causa (A) de fallecimiento en siniestro de tránsito, personas a bordo de motocicleta	2021	2022	2023	Total general	2021	2022	2023	Total general
Causa de muerte por lesión craneal y/o cerebral	73	90	25	<b>188</b>	49.0%	55.2%	47.2%	<b>51.5%</b>
Total general	149	163	53	<b>365</b>				

Fuente: [https://www.minsa.gob.pe/reunis/data/defunciones\\_registradas.asp](https://www.minsa.gob.pe/reunis/data/defunciones_registradas.asp)

Elaboración: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

La alta tasa de fallecimiento por lesiones craneales en los siniestros de tránsito, se debe a la falta de uso de medidas de seguridad pasivas, como lo son para los usuarios de vehículos de cuatro ruedas a más (categorías M, N y O del RNV) el uso de cinturones de seguridad para todos los usuarios, bolsas de aire; siendo que, para los usuarios a bordo de motocicleta vendría a ser el uso adecuado de casco de seguridad (adecuado para motociclista con resistencia demostrada, talla adecuada y con correa ajustada). Todas estas medidas que involucran al usuario en un siniestro de tránsito, pueden coadyuvar en reducir sus lesiones y salvar su vida.

Al ver estas cifras, por tanto, es necesario explorar la diferencia causada por el uso de casco de seguridad que haya pasado por un proceso de análisis y por tanto se encuentre homologado según entidades certificadoras. Esto debido a que, al ser cascos con fabricación estandarizada y confiable, pueden brindar el nivel de seguridad deseado para los usuarios (conductores y acompañantes).

Según los estudios internacionales realizados<sup>3</sup>, los cuales se realizaron con cascos con certificación, respecto de la prevención de lesiones, se observa que las estimaciones en reducción de lesiones son:

<sup>3</sup> Organización Mundial de la Salud (2023). Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners. World

Lesión fatal: reducción de entre 28-64%  
Lesión en la cabeza: reducción de entre 58-60%  
Lesión cerebral: reducción de entre 47-74%  
Lesión facial: reducción de entre 14-63%  
Lesión en el cuello: reducción de entre 14.48%

Si bien es cierto que las lesiones y/o muerte como consecuencia de la siniestralidad en motocicletas se debe a que los conductores y acompañantes no cuentan con las medidas de seguridad pasivas (uso de casco de seguridad), ello tiene como causa que, actualmente, se carece de un marco normativo que regule las características mínimas del casco de seguridad, que permita su adecuada fiscalización durante la circulación; muy por el contrario, se ha detectado una falta de coherencia normativa respecto al casco de seguridad.

Al respecto, el Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que Fortalece la Seguridad Ciudadana en materia de Transporte y Tránsito Terrestre, estableció en su numeral 5.1 del artículo 5 que los conductores y pasajeros de motocicletas deben utilizar cascos de seguridad, conforme se aprecia:

**“Decreto Legislativo 1216**

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

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

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

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

El actual artículo 105 del RETRAN dispone que los conductores y acompañantes de motocicletas deben usar: i) casco protector con el número de la placa única nacional de rodaje de la motocicleta, así como ii) un chaleco o chaqueta con material retrorreflectivo con la impresión en la espalda del número de la referida placa.

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

*105.1 El conductor y el acompañante de un vehículo automotor menor, no cabinado, deben usar casco de seguridad o protector. El conductor además debe usar anteojos protectores cuando el casco no tenga protector cortaviento o el vehículo carezca de parabrisas.*”

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.

105.3 *Adicionalmente, los conductores y acompañantes de motocicletas, deberán 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. El color del chaleco de los efectivos de la Policía Nacional del Perú será de uso exclusivo de sus efectivos, estando prohibida su utilización por cualquier otra persona o institución. Asimismo, queda prohibido llevar algún objeto por encima o detrás del chaleco o chaqueta que restrinja o impida la visibilidad del número de matrícula. (...)*”.

Por su parte, la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 022-2019-IN, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1216 dispone que el MTC, mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (en adelante, DGPRTM), establece las especificaciones técnicas para el uso de los cascos de seguridad, el chaleco, así como las restricciones o limitaciones; asimismo, la Segunda Disposición Complementaria Final dispuso que las sanciones correspondientes a las infracciones tipificadas en los códigos G.67, G.68 y G.69 de la Tabla de Infracciones y Sanciones del Anexo I del RETRAN, serían impuestas a partir de los 180 días hábiles contados desde el día siguiente de publicada la Resolución Directoral de la DGPRTM sobre el uso y especificaciones técnicas de cascos y chalecos.

Ahora bien, se ha identificado que se presenta una contradicción entre el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216 y el numeral 105.2 del artículo 105 del RETRAN, debido a que, ante el mismo supuesto de hecho, se producen dos consecuencias jurídicas distintas. Así pues, el utilizar un casco sin la impresión de la placa de rodaje, para los conductores y pasajeros de motocicletas, es una conducta permitida por el Decreto Legislativo N° 1216 mas no por el RETRAN, conforme se detalla a continuación:

**Tabla 3.** Objetivos relacionados a los problemas públicos

Decreto Legislativo N° 1216	Reglamento Nacional de Tránsito
<p>Artículo 5.- <b>Uso de implementos de seguridad e identificación en vehículos menores</b></p> <p>5.1 <u>Los conductores y pasajeros de motocicletas utilizan cascos de seguridad conforme a las especificaciones técnicas previamente establecidas (...)</u>”</p>	<p>Artículo 105.- <b>Obligaciones del conductor y acompañante de motocicletas y bicicletas</b></p> <p>(...)</p> <p>105.2 <u>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.</u></p> <p>(...)”</p>

Asimismo, en virtud al principio de jerarquía normativa, por el cual prevalece la norma de jerarquía superior<sup>4</sup>, el artículo 105 del RETRAN debe adecuarse a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1216, siendo pertinente eliminar la exigencia no prevista en dicho decreto legislativo (casco de seguridad con la identificación del número de la matrícula) ya que resulta innecesaria desde un enfoque de seguridad vial.

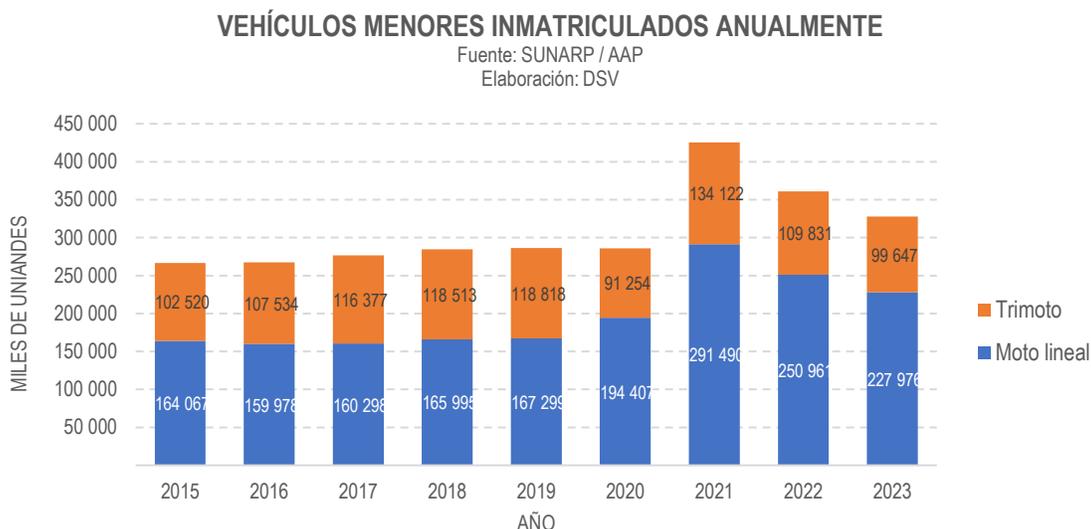
Consecuentemente, el artículo 105 del RETRAN debe modificarse, acorde con lo establecido en el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216, a efectos de regular el uso de cascos de seguridad, de forma obligatoria para conductores y acompañantes de motocicletas, conforme a las especificaciones técnicas que establezca el MTC por Resolución Directoral, eliminando la exigencia que el casco cuente con la impresión de la placa de rodaje, toda vez que dicha exigencia es de carácter de seguridad ciudadana, lo cual es un objeto ajeno al RETRAN que regula la circulación y aspectos de seguridad vial.

## 5.2. SOBRE EL ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LA SITUACIÓN QUE SE PRETENDE REGULAR

### Altos índices de lesiones y muertes como consecuencia de la siniestralidad en motocicletas

Partimos por señalar que en cuanto a las inmatriculaciones de vehículos menores (motos lineales y trimotos), desde el año 2015 al 2021, se incrementó en 59.7%. Mientras que, el año 2023 evidencia una disminución de 9.2% respecto al período anterior. Entre el período 2015 a 2023, las motos lineales incrementaron en 39.0%, mientras que, las trimotos disminuyeron en 2.8%.

**Figura 1.** Inmatriculación de vehículos menores

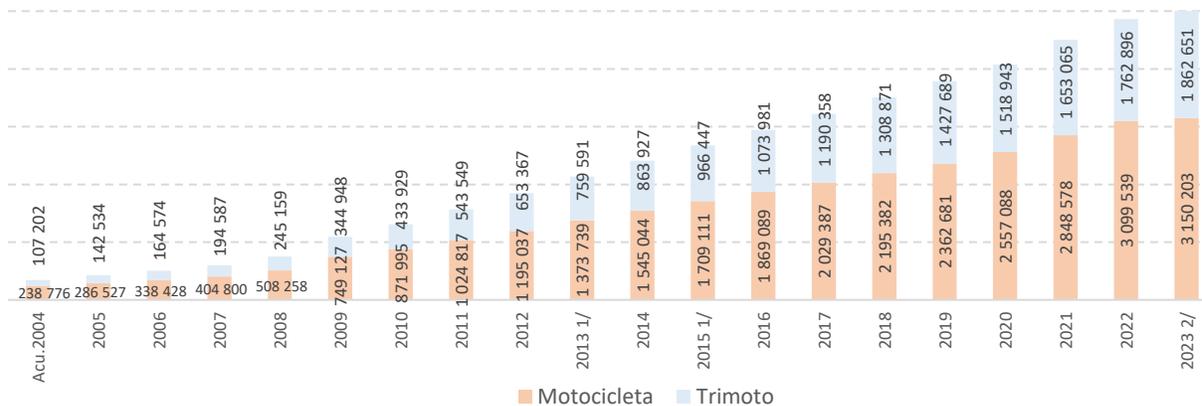


Fuente: SUNARP/AAP.  
Elaboración: Dirección de Seguridad Vial

<sup>4</sup> Ello se sustenta en el artículo 51 de la Constitución que prescribe que la Constitución prevalece sobre toda norma legal; la ley; sobre las normas de inferior jerarquía, y así sucesivamente.

Respecto del parque automotor de vehículos menores, la estimación realizada por la Dirección de Seguridad Vial (de acuerdo a la información histórica de la Oficina de Estadística del Ministerio de Transportes y Comunicaciones), refiere que se encuentran registradas más de 3.1 millones de motocicletas (vehículos acumulados al 2004 a 2023), de igual forma, las trimotos registran más de 1.8 millones de vehículos (acumulados 2004 a 2023).

**Figura 2.** Vehículos menores registrados por clase, acumulado 2004 a 2023 (unidades)



1/: Cifras Revisadas

2/: Cifras 2023, estimado por la Dirección de Seguridad Vial.

Fuente: Superintendencia Nacional de los Registros Públicos - SUNARP y a partir del año 2015 al 2022 Asociación Automotriz del Perú - AAP.

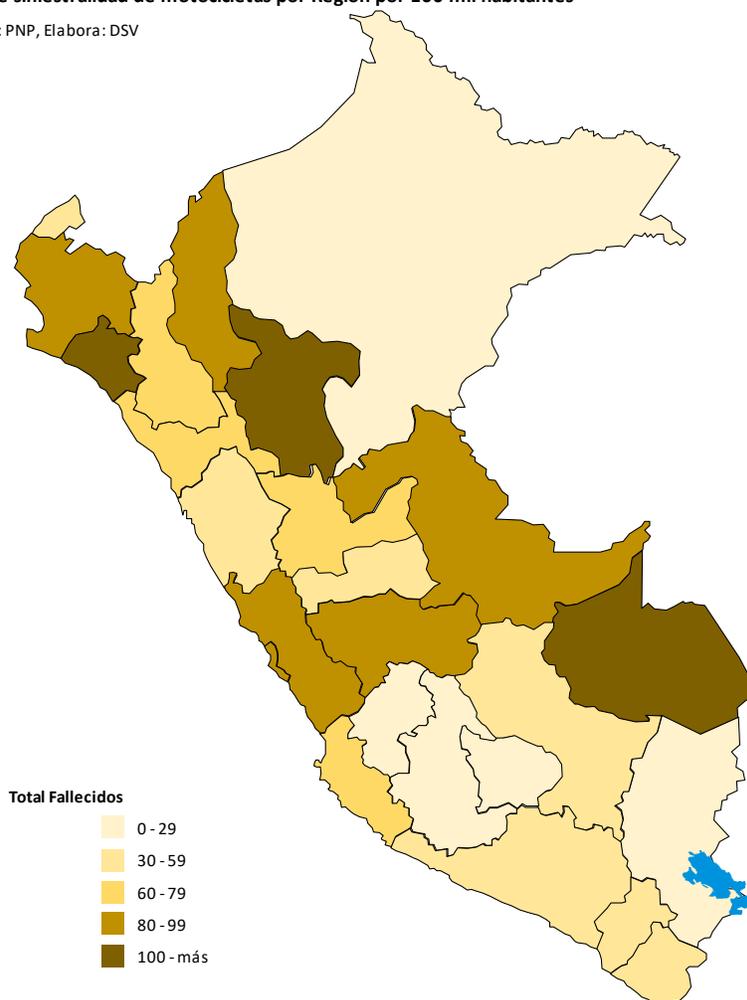
Elaboración: MTC - OGPP - Oficina de Estadística

Ahora bien, respecto a los índices de siniestralidad en vehículos automotores menores de las categorías L1 y L3 (motocicletas), tenemos la figura N° 4 la cual describe la tasa de siniestralidad de estos vehículos por región por cada 100 mil habitantes para el año 2023. Así, se observan que las cinco regiones con mayor tasa vienen a ser: Madre de Dios (202), San Martín (111), Lambayeque (105), Piura (77) y Lima (76); donde la primera destaca por estar muy por encima de las demás regiones. Por otra parte, se observan dentro de las tres regiones con menor tasa a Ayacucho (15), Loreto (13) y Huancavelica (6); donde destaca la última por estar muy por debajo de las demás.

**Figura 4.** Tasa de siniestralidad de motocicletas por región por cada 100 mil habitantes en el 2023.

Tasa de siniestralidad de motocicletas por Región por 100 mil habitantes

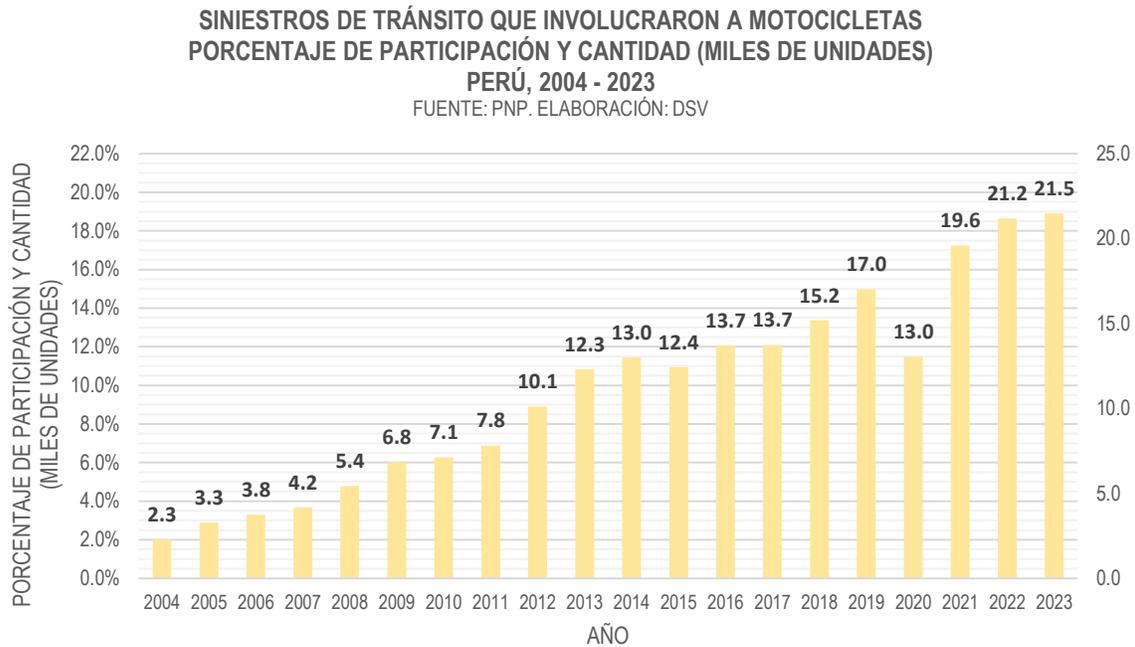
Fuente: PNP, Elabora: DSV



*Fuente: Policía Nacional del Perú.  
Elaboración: Dirección de Seguridad Vial*

Por su parte, en la figura N° 5 se muestra que las motocicletas han mantenido un aumento sostenido en su participación en siniestros de tránsito en los últimos tres quinquenios. Así, durante el año 2023, tuvieron participación en siniestros de tránsito, 21 520 motocicletas.

**Figura 5.** Siniestros de tránsito que involucraron a motocicletas en Perú, en el periodo 2004 - 2023

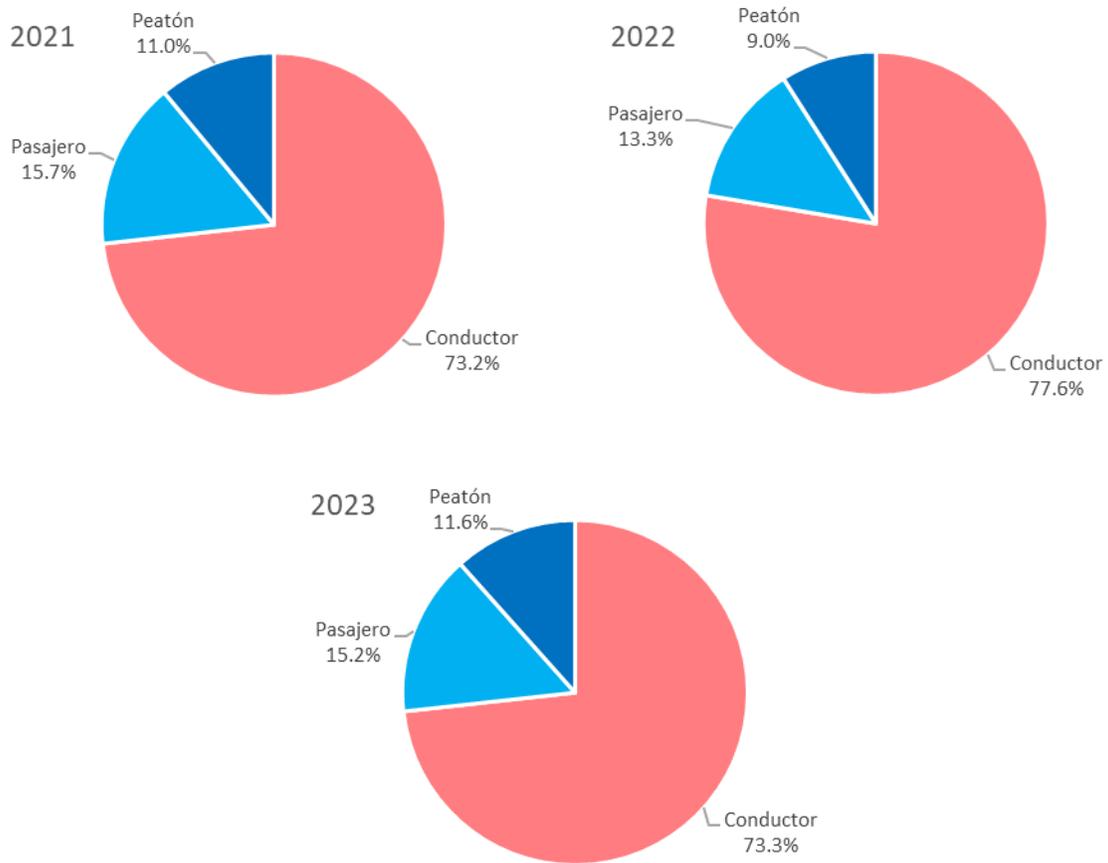


*Fuente: Policía Nacional del Perú - PNP.  
Elaboración: Dirección de Seguridad Vial*

Conforme se indicó, y en base a la información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para el año 2021, se registraron 794 motocicletas involucradas en siniestros de tránsito con consecuencias fatales, que ocasionaron la muerte de 762 personas, que representan el 27.0% del total de fallecidos. Mientras que, para el año 2022, estuvieron involucradas en siniestros fatales, 781 motocicletas, que ocasionaron la muerte de 765 personas, que representa el 25.8% del total de fallecidos. Asimismo, en el periodo 2023 se registraron, preliminarmente, 566 motocicletas involucradas en siniestros fatales, que ocasionaron la muerte de 561 personas, representando el 25.6% del total de fallecidos.

Respecto de los fallecidos, para el año 2021, el 73.2% (558) fueron conductores, seguido del 15.7% (120) correspondiente a pasajeros y el 11.0% (84) peatones. Mientras que para el año 2022, el 77.6% (594) fueron conductores, el 13.3% (102) pasajeros y el 9.0% (69) peatones. Asimismo, preliminarmente, para el año 2023, el 73.3% (411) fueron conductores, seguido del 15.2% (85) correspondiente a pasajeros y el 11.6% (65) peatones.

**Figura 6.** Tipo de usuario fallecido a consecuencia de motocicletas involucradas en siniestro de tránsito, por tipo de usuario 2021 – 2023 (preliminar)



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV).

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial

Considerando la información estadística que brinda la Policía Nacional del Perú, se cuenta con data respecto al número total de vehículos y del número de motocicletas involucradas en siniestros de tránsito. A partir de dicha información, a continuación, se muestra la tasa de participación de motocicletas en siniestros de tránsito, en el período 2010-2023:

**Tabla 4.** Motocicletas involucradas en siniestros de tránsito, 2010 - 2023.

Periodo	Total de vehículos involucrados	Motocicletas involucradas	(%) Participación de motocicletas involucradas en siniestros de tránsito
2010	117,553	7,119	6%
2011	120,649	7,827	6%
2012	133,215	10,125	8%

2013	146,453	12,309	8%
2014	146,061	13,015	9%
2015	136,322	12,429	9%
2016	129,940	13,719	11%
2017	127,021	13,745	11%
2018	128,315	15,189	12%
2019	131,746	17,012	13%
2020	78,518	13,040	17%
2021	102,471	19,604	19%
2022	113,578	21,212	19%
2023	115,828	21,260	18%

**Fuente:** Estadística PNP 2010 - 2023

De forma complementaria, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial identifica y recopila información sobre las causas de los fallecimientos en siniestros viales, así como, el tipo de vehículo involucrado. Es así que, para el caso de siniestros viales fatales, tenemos que en el año 2022 fallecieron 696 personas a bordo de una motocicleta (conductores y acompañantes) y en el año 2023, en base a la información en preliminar<sup>5</sup>, se tiene que fallecieron 496 personas a bordo de una motocicleta. A partir de esta información, a continuación, se muestra la tasa de participación de fallecidos en siniestros viales por encontrarse a bordo de una motocicleta, para el período 2022-2023:

**Tabla 5.** Fallecidos en siniestros viales según vehículo a bordo, 2022

Fallecidos por tipo de vehículo a bordo	Cantidad de fallecidos en siniestros viales	
<b>Peatón</b>	770	25.9%
<b>A bordo de vehículo de 4 ruedas a más de transporte de personas</b>	719	24.2%
<b>A bordo de motocicleta</b>	<b>696</b>	<b>23.4%</b>
<b>A bordo de vehículo de 4 ruedas a más de transporte de carga</b>	403	13.6%
<b>A bordo de trimoto</b>	252	8.5%
<b>A bordo de bicicleta</b>	55	1.9%
<b>A bordo de otro tipo de vehículo</b>	31	1.0%
<b>Vehículo no identificado</b>	23	0.8%
<b>A bordo de triciclo</b>	20	0.7%
<b>Total</b>	<b>2,969</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** ONSV. Datos enero - diciembre 2022

<sup>5</sup> La información es de carácter preliminar, dado que se encuentra en proceso el registro de información de siniestros viales fatales por tipo de vehículo.

Como se puede notar, la tasa de participación de motocicletas en siniestros de tránsito se ha venido incrementando desde el 2010 al 2023, pasando de un 6% a un 18%<sup>6</sup>. Asimismo, si analizamos los siniestros fatales, vemos que los fallecidos en siniestros viales por estar a bordo de una motocicleta representan el 23.4% y 22.6% del total de fallecimientos en siniestros viales, en los años 2022 y 2023 respectivamente<sup>7</sup>.

Considerando el número total de fallecidos por siniestros viales reportada por la Policía Nacional del Perú y la tasa de participación de fallecidos en siniestros viales fatales por encontrarse a bordo de una motocicleta<sup>8</sup>, la Dirección de Seguridad Vial ha realizado una estimación del número de fallecidos por encontrarse a bordo de motocicletas en siniestros de tránsito, correspondiente al periodo 2010 a 2023<sup>9</sup>:

**Tabla 6.** Estimación de fallecidos en siniestros viales a bordo de motocicletas, 2010 – 2023

Periodo	Fallecidos totales	Fallecidos por siniestros viales fatales a bordo de motocicletas (23%)
2010	2,856	657
2011	3,531	812
2012	3,209	738
2013	3,110	715
2014	2,798	644
2015	2,965	682
2016	2,696	620
2017	2,826	650
2018	3,244	746
2019	3,110	715
2020	2,159	497
2021	3,032	697
2022	3,312	762
2023	3,138	722

**Fuente:** Estadística PNP 2010 - 2023

De igual forma, se ha estimado número de lesionados por encontrarse a bordo de motocicletas en siniestros de tránsito, correspondiente al periodo 2010 a 2023, el cual se detalla a continuación:

<sup>6</sup> Véase Tabla 4

<sup>7</sup> Véase Tablas 5 y 6

<sup>8</sup> Sobre la base de la información reportada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, la tasa de participación de fallecidos en siniestros viales por encontrarse a bordo de una motocicleta fue de 23.4% y 22.6%, en los años 2022 y 2023, a partir de ello, se calculó una tasa promedio de 23%.

<sup>9</sup> Esta información corresponde a una estimación tomando como referencia la tasa promedio de participación de fallecidos en siniestros viales por encontrarse a bordo de una motocicleta de los años 2022 y 2023 (23%). Ello debido a que el Observatorio Nacional de Seguridad Vial está operando desde el 2021, por lo que, no se cuenta con información sobre los fallecimientos en siniestros viales, por tipo de vehículo, en los años anteriores.

**Tabla 7.** Estimación de lesionados en siniestros viales a bordo de motocicletas, 2010-2023

<b>Periodo</b>	<b>Lesionados totales</b>	<b>Lesionados por siniestros viales a bordo de motocicletas (23%)</b>
2010	49,716	11,435
2011	49,291	11,337
2012	54,484	12,531
2013	59,453	13,674
2014	58,148	13,374
2015	56,499	12,995
2016	53,776	12,368
2017	54,970	12,643
2018	61,512	14,148
2019	63,953	14,709
2020	38,447	8,843
2021	49,519	11,389
2022	53,552	12,317
2023	58,000	13,340

Fuente: Estadística PNP 2010 - 2023

Ahora bien, debe considerarse que para garantizar que el uso del casco sea efectivo en la protección al conductor o de su acompañante, este debe cumplir con especificaciones técnicas mínimas que permitan reducir el riesgo de lesiones y muertes por siniestros de tránsito derivados de lesiones craneales.

Ahora bien, la infracción con código G.59 del Anexo I del RETRAN tipifica como infracción el *“conducir un vehículo de la categoría L, con excepción de la categoría L5, sin tener puesto el casco de seguridad o anteojos protectores, en caso de no tener parabrisas; o permitir que los demás ocupantes no tengan puesto el casco de seguridad”*; sin embargo, y como bien se ha señalado en los párrafos anteriores, no existe claridad sobre las características y requisitos mínimos que debe contar el casco de seguridad, lo cual genera el riesgo a que los conductores y sus pasajeros usen cualquier tipo de casco, incluso casco de bicicleta.

**Figura 3.** Nota de prensa sobre la conducción de motocicletas sin un casco adecuado

**El Comercio** LIBRO CENTENARIO

## La peligrosa “moda” de motociclistas de manejar con cascos de bicicleta | #NoTePases

El uso de cascos es obligatorio para los motociclistas, sin embargo, ninguna regla estipula qué características debe tener el casco para un vehículo que tiene el mayor porcentaje de muertes por accidentes de tránsito.



Fuente: <https://elcomercio.pe/lima/transporte/la-peligrosa-moda-de-motociclistas-de-manejar-con-cascos-de-bicicleta-motos-notepases-mtc-accidentes-de-transito-delivery-repartidores-rappi-noticia/>

En cuanto a la infracción con código G.59 del Anexo I del RETRAN, tenemos las siguientes cifras:

**Tabla 8.** Infracción G59, por departamento, 2020 - 2023

Departamento	2020	2021	2022	2023	Acumulado 2020 - 2023
AMAZONAS	587	666	764	444	<b>2,461</b>
ANCASH	205	454	183	64	<b>906</b>
APURIMAC	97	263	224	356	<b>940</b>
AREQUIPA	232	171	299	78	<b>780</b>
AYACUCHO	88	159	135	137	<b>519</b>
CAJAMARCA	2,200	2,800	1,125	683	<b>6,808</b>
CUSCO	35	119	420	308	<b>882</b>
HUANCAVELICA	24	83	36	21	<b>164</b>
HUANUCO	256	321	396	246	<b>1,219</b>

ICA	430	724	445	120	<b>1,719</b>
JUNIN	197	567	635	491	<b>1,890</b>
LA LIBERTAD	91	33	19	57	<b>200</b>
LAMBAYEQUE	232	265	274	137	<b>908</b>
LIMA	467	391	374	322	<b>1,554</b>
MADRE DE DIOS	5	19	43	54	<b>121</b>
MOQUEGUA	5	12	16	14	<b>47</b>
NULL	17	27	25	12	<b>81</b>
PASCO	45	20	219	132	<b>416</b>
PIURA	234	394	701	382	<b>1,711</b>
PUNO	64	109	275	31	<b>479</b>
SAN MARTIN	488	579	258	637	<b>1,962</b>
TACNA	14	13	9	8	<b>44</b>
TUMBES	147	209	68	31	<b>455</b>
UCAYALI	4	23	22	1	<b>50</b>
<b>Total</b>	<b>6,164</b>	<b>8,421</b>	<b>6,965</b>	<b>4,766</b>	<b>26,316</b>

Fuente: OGAME-MTC.

Como se puede notar, se aprecia que desde el 2020 al 2023, se han impuesto 26,316 papeletas por la comisión de la infracción con código G.59, siendo los departamentos con mayor comisión de dicha infracción los siguientes: Cajamarca 25.9%, Amazonas 9.4%, San Martín 7.5%, Junín 7.2% y Lima 6.5% de estas infracciones.

En virtud a la información mostrada, se aprecia que una de las causas más importantes en los siniestros viales, así como las muertes y lesiones derivadas de estos, se relaciona con los vehículos automotores menores de las categorías L1 y L3 (motocicletas). Dicha causa ha cobrado mayor relevancia en los últimos años, según muestran los siguientes indicadores:

- La tasa de participación de motocicletas en siniestros de tránsito (fatales y no fatales) muestra un incremento sostenido en el tiempo, en el período correspondiente al año 2010 al 2023; siendo que, en los últimos cinco años, se puede ver un incremento importante: de cada 100 siniestros de tránsito, hubo 13 motocicletas involucradas en 2019, mientras que, para el año 2023, ese número ascendió a 18 motocicletas.
- Respecto a los fallecimientos derivados de siniestros viales, en el período 2010 al 2023, se estiman 9 657 personas fallecidas a bordo de motocicletas (conductores y acompañantes). Si bien en dicho período el número de fallecidos es variable, se puede ver que no hay una tendencia de reducción en el número de fallecidos.
- En cuanto a las lesiones derivadas de siniestros viales fatales, en el período 2010 al 2023, se estiman 175 104 personas lesionadas a bordo de motocicletas (conductores y acompañantes). Se registra un incremento en su ocurrencia en los últimos 3 años, debido a que el año 2023 presenta un incremento de 8.3% personas lesionadas a bordo de motocicletas con respecto al año 2022.

A modo de conclusión, de la información estadística se aprecia que los vehículos automotores menores de la categoría L1 y L3 (motocicletas), han mantenido un aumento sostenido en su participación en siniestros de tránsito en los últimos años. Así pues, y tomando en cuenta que actualmente no existe una regulación sobre las características mínimas de un casco de seguridad, se ha evidenciado la existencia de una problemática que se presenta, durante la conducción de motocicletas, usan cualquier tipo de cascos (Ej. cascos gaviota o cascos de bicicleta) lo cual genera un alto riesgo para la seguridad vial.

### 5.3. SOBRE LA IDENTIFICACIÓN Y DESARROLLO DEL OBJETIVO

Tomando en cuenta el problema identificado, con la entrada en vigencia de la propuesta normativa se espera alcanzar el siguiente objetivo:

**Tabla 9.** Objetivo relacionado al problema público

	<b>Problema</b>	<b>Objetivos principales</b>
<b>1</b>	Altos índices de lesiones y muertes como consecuencia de la siniestralidad en motocicletas (vehículos automotores menores de la categoría L1 y L3).	Reducir los escenarios de lesiones y/o muertes que puedan sufrir los conductores y acompañantes de motocicletas (vehículos automotores menores de la categoría L1 y L3), ello en atención a la obligatoriedad del uso del casco de seguridad con características mínimas aprobadas.

### 5.4. SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO

- **Necesidad**

El análisis de necesidad consiste en verificar si la medida que se emplea es necesaria o si existen otras medidas alternativas que son igualmente eficaces para alcanzar la finalidad constitucional perseguida.

Dicho ello, y teniendo presente la problemática expuesta, en el siguiente cuadro se desarrollan las posibles alternativas que brindarían solución y tratamiento al problema planteado:

**Tabla 10.** Alternativas no regulatorias y regulatorias

<b>N°</b>	<b>ALTERNATIVA</b>	<b>COMENTARIO</b>	<b>DECISIÓN</b>
<b>1</b>	No regulación (opción cero)	Una alternativa podría ser no realizar ninguna medida adicional a las ya existentes, es decir, mantener el supuesto de uso de chalecos y cascos con la impresión de la placa del vehículo menor.  Sin embargo, por lo expuesto anteriormente, esto resultaría inadecuado puesto que el contar con un casco con placa impresa no	Alternativa descartada

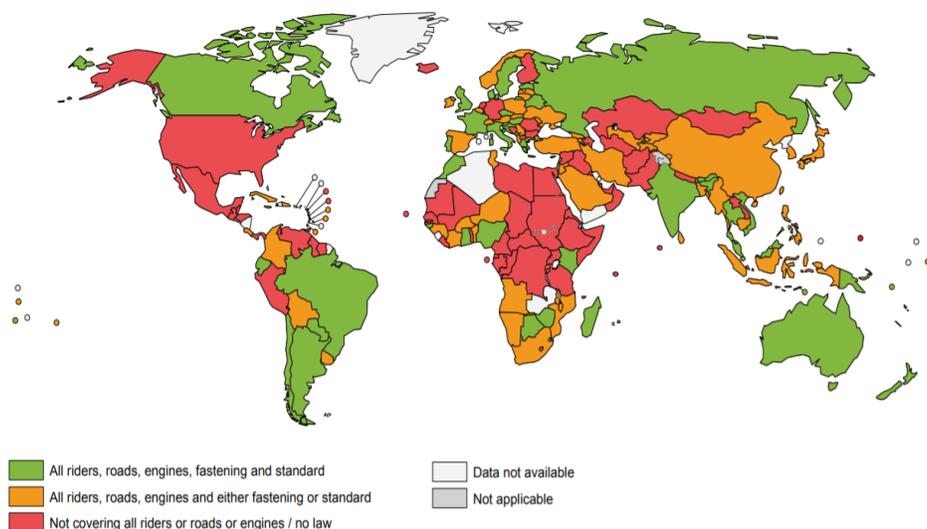
		<p>representa un elemento de seguridad que permita a los conductores y acompañantes a usar un casco adecuado. Muy por el contrario, seguiría ocurriendo el estado actual, en el que los conductores y pasajeros usan cualquier tipo de casco (Ej.: casco de bicicleta).</p>	
2	<p>Campañas de sensibilización para el uso del casco (opción no regulatoria)</p>	<p>Como alternativa no regulatoria, podría plantearse la realización de campañas de sensibilización para el uso del casco de seguridad, ello con la participación de autoridades locales (municipalidades) y la PNP.</p> <p>Sin embargo, si se deseara realizar campañas para el uso del casco de seguridad, pues no se tendría un impacto relevante ya que actualmente se carece de un marco normativo que describa cuáles son los requisitos mínimos de un casco emitidos por el MTC.</p> <p>En ese sentido, la promoción para el uso del casco de seguridad sería respecto de cascos que no cuentan con características mínimas, con lo cual los conductores y pasajeros terminarían usando cualquier casco.</p>	<p>Alternativa descartada</p>
3	<p>Modificación del artículo 105 del RETRAN (opción regulatoria)</p>	<p>Otra alternativa podría ser la modificación del artículo 105 del RETRAN, respecto a retirar la exigencia que el casco tenga la impresión de la placa (y solo mantener el uso de casco de seguridad).</p> <p>La disposición de la impresión de la placa de rodaje del vehículo menor atiende a una lógica de identificación vehicular, pero enfocada a la seguridad ciudadana lo cual es totalmente ajeno al objeto del RETRAN.</p> <p>Ahora bien, el uso del casco de protección representa un elemento importante en la seguridad vial ya que podría prevenir lesiones a nivel</p>	<p>Alternativa seleccionada</p>

		<p>encéfalo craneal con lo cual amerita mantenerlo en el RETRAN; sin embargo, <u>que éste también tenga la impresión de la placa no tiene un competente de seguridad vial</u>, ni se encuentra acorde al Decreto Legislativo N° 1216 (que solo indicaba casco de seguridad, y no casco con la impresión de la placa) por tanto, la norma debe modificarse.</p>	
--	--	--	--

Tengamos presente que, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, son considerados países con buenas prácticas regulatorias sobre empleo de cascos de motociclistas, aquellos que exigen el uso de casco para conductor y pasajeros, en todo tipo de vías y motocicletas, y con sistema de sujeción adecuado. Asimismo, también se indica que la legislación debe especificar el cumplimiento de estándares de calidad por parte del casco. En la figura N° 9 se muestran en verde a aquellos países con buenas regulaciones; en naranja, a aquellos en proceso; y en rojo, a los aun rezagados en la materia.

En cuanto a la legislación comparada, en Sudamérica, existen varios casos destacables. En primer lugar, Colombia, donde es obligatorio el uso de un casco que cumpla alguno de los estándares de calidad detallados en la Resolución N° 1080 del 2019. De similar manera ocurre en Brasil mediante la Resolução N° 453 del 2013, en Chile con el Decreto N° 231 del 2000, y en Uruguay de acuerdo con el Decreto N° 81/014. En todas estas normas se reconoce como normas técnicas válidas a la FMVSS - 49 CFR 571 218 (EE. UU.), ECER 22.05 (Unión Europea), JIS T 8133 (Japón) y/o a aquella nacional correspondiente.

**Figura 4.** Países con buenas prácticas para el uso del casco motociclista



Fuente: OMS.2018<sup>10</sup>

<sup>10</sup> World Health Organization, Powered two-and three-wheeler safety. En: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/254759/9789241511926-eng.pdf?sequence=1>

De lo expuesto, se aprecia la pertinencia del uso del casco de protección tanto para el conductor y acompañante de vehículos automotores menores de las categorías L1 y L3 (motocicletas), debido a la importancia de contar con este elemento de seguridad vial.

Así pues, de las alternativas señaladas que podrían ser aplicadas para dar solución al problema público identificado, se ha optado por la alternativa 3 referida a modificar el RETRAN estableciendo el uso obligatorio del casco de seguridad por parte del conductor y acompañante de motocicletas, y retirando la referencia al uso impresión de la placa del casco.

La propuesta normativa también contempla la elaboración de las especificaciones técnicas del caso (componentes mínimos del casco, tipos de cascos, definiciones, entre otros) cuya aprobación se realizaría mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC.

Cabe indicar que, la referida modificación también acarrearía la derogación de la infracción con código G.67 del Anexo I del RETRAN referida a *“usar 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”* toda vez que dicha infracción sanciona supuestos de conducción sin usar casco que cuenten con la impresión de la placa del vehículo.

- **Viabilidad**

El numeral 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece que los Decretos Supremos son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la Ley, y son rubricados por el Presidente de la República y refrendados por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan.

Por su parte, el RETRAN viene a ser el reglamento de alcance nacional en el cual se establece las disposiciones que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos, animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. En esa línea, para abordar los problemas públicos descritos, se plantean modificaciones y derogaciones al RETRAN.

- **Oportunidad de la propuesta**

Mediante el presente Decreto Supremo se busca reducir el riesgo de lesiones y muerte que puedan sufrir los conductores y acompañantes de motocicletas, y de ese modo, proteger la integridad física en caso de la ocurrencia de siniestros viales, ello en atención a la obligatoriedad del uso del casco de seguridad.

Consecuentemente, la aprobación del presente Decreto Supremo resulta oportuna, toda vez que atiende un problema actual que viene afectando a los usuarios (conductores y acompañantes) de vehículos automotores menores de las categorías

L1 y L3 (motocicletas), en cuanto a las lesiones que pueden sufrir en caso de un siniestro vial, ya que no usan un casco adecuado.

Adicionalmente, y a efectos de contar con un marco normativo coherente, se está modificando el artículo 105 del RETRAN a efectos de establecer que el casco de seguridad no incluya la impresión de la placa del vehículo, lo cual se encuentra acorde a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1216, lo cual permitirá que se puedan establecer, posteriormente, las características mínimas del casco de seguridad, para conocimiento de los conductores y acompañantes de motocicletas.

## **VI. DESCRIPCIÓN DEL CONTENIDO DE LA PROPUESTA NORMATIVA**

En atención a la problemática descrita, el presente Decreto Supremo modifica el artículo 105 y la infracción con código G.59 del Numeral I - Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo I “Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre”; así como se deroga la infracción de código G.67 del referido Anexo I del RETRAN, conforme se detallan a continuación:

- Modificación del artículo 105 del RETRAN:

Considerando el problema identificado, resulta necesario modificar el artículo 105 del RETRAN, conforme se aprecia:

### ***“Artículo 105.- Obligaciones para el uso de cascos de seguridad***

*105.1 El conductor y el acompañante de un vehículo automotor menor, no cabinado, deben usar casco de seguridad. El conductor además debe usar anteojos protectores cuando el casco no tenga protector cortaviento o el vehículo carezca de parabrisas. **Los cascos de seguridad para usuarios de motocicletas deben cumplir con las especificaciones técnicas mínimas establecidas mediante Resolución Directoral emitida por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.***

*105.2 Adicionalmente, el conductor y el acompañante de una motocicleta, 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 dicho vehículo. El color del chaleco de los efectivos de la Policía Nacional del Perú será de uso exclusivo de sus efectivos, estando prohibida su utilización por cualquier otra persona o institución. Asimismo, queda prohibido llevar algún objeto por encima o detrás del chaleco que restrinja o impida la visibilidad del número de matrícula.*

*105.3 Independientemente de la obligación de portar y exhibir la Placa Única Nacional de Rodaje, se exceptúa de lo dispuesto en el numeral 105.2 a aquellos conductores y acompañantes en cuyas motocicletas, se encuentre consignado el número de matrícula en la parte lateral o posterior del vehículo y que tenga como accesorios, un baúl, maletero u otros, en los que en forma visible se aprecie el número de la Placa Única Nacional de Rodaje.*

*105.4 Además, se exceptúa de lo dispuesto en el numeral 105.2 a 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.”*

El casco de seguridad es un elemento importante tanto para los conductores como para los acompañantes de otros vehículos automotores menores<sup>11</sup> de las categorías L1 y L3 (motocicletas), debido a que su adecuado uso es determinante para salvaguardar la integridad del conductor y su acompañante en supuestos de siniestros de tránsito, tomando en cuenta que actualmente existen 3 150 203 (más de tres millones de motocicletas circulando) al 2023 según fuente de la SUNARP.

En ese sentido, es importante que este grupo de usuarios (conductores de motocicletas y sus acompañantes) usen cascos adecuados, es decir, con características mínimas que procuren una óptima protección de la integridad de los mismos.

Por otro lado, resulta importante pronunciarnos sobre el uso del casco con la impresión de la placa. En efecto, previo a la presente modificación, el numeral 105.2 del artículo 105 del RETRAN establecía que, como componente de uso por parte del conductor y su acompañante de motocicletas, el casco debe contar con la impresión de la placa, siendo que su incumplimiento acarrearía la imposición de sanción administrativa (infracción con código G.67 del Anexo I del RETRAN).

Téngase presente que el objeto del RETRAN es la de establecer *“normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito.”*

Así pues, debe considerarse que el casco es un elemento de seguridad vial, debido a que, protege al conductor o a su acompañante, al reducir el riesgo de lesiones y muertes por siniestros de tránsito<sup>12</sup>; por tal motivo, su uso obligatorio debe mantenerse acorde con el objeto del RETRAN, es decir, bajo el enfoque de seguridad vial que es un componente relacionado con el tránsito.

Respecto a los anteojos protectores, se ha optado por mantenerlos en el artículo 105 del RETRAN, siendo su uso necesario, de manera particular en las motocicletas dado que la velocidad de desplazamiento de una motocicleta se realiza con una velocidad mayor a 25km/h a diferencia de otros modos de transporte no motorizado, es necesaria la provisión de un visor o el uso de lentes de seguridad como implementos

---

<sup>11</sup> Vale indicar que mediante Decreto Supremo N° 023-2021-MTC se modifica el RETRAN respecto al término “vehículo automotor” que ahora pasa a llamarse “vehículo automotor menor” entendido como vehículo autopropulsado por su propia fuerza motriz, que comprende a los ciclomotores, trimotos y cuatriciclos contenidos en la categoría L de la clasificación vehicular establecida en el Anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.

<sup>12</sup> World Health Organization, 2022. Powered two- and three-wheeler safety: A road safety manual for decision-makers and practitioners: *“La no utilización del casco por parte de los usuarios de vehículos de dos y tres ruedas es un factor importante que influye en el riesgo de sufrir lesiones en la cabeza y muertes derivadas de accidentes de tránsito (...) Durante un accidente pueden haber dos principales mecanismos de lesión del cerebro: a través del contacto directo con una superficie u otro objeto, y a través de fuerzas de aceleración-deceleración, cada mecanismo provoca diferentes tipos de lesiones, el propósito de un casco es reducir el riesgo de lesiones graves en la cabeza y el cerebro al reducir el impacto de la fuerza, o colisión con la cabeza. (...) Los resultados, resumidos por el proyecto SafetyCube Horizon 2020 de la Unión Europea muestran que el uso de cascos para motociclistas en la mayoría de las medidas de resultados condujo a una reducción del riesgo de lesiones o muerte para los motociclistas que llevaban casco.”*

de seguridad para la protección de la zona que rodea el ojo para evitar que partículas (insectos, polvo, piedras pequeñas, entre otros) golpeen o ingresen a los ojos provocando distracción, daños a los ojos o disminución de la visión, puesto que el ingreso de un componente a los ojos causa que instintivamente se cierren los ojos y se produzcan lágrimas, pudiendo cegar al conductor y ocasionar pérdida de control de su vehículo.

Dicho ello, el artículo 105 del RETRAN debe ser modificado con el objeto de retirar la referencia al uso del casco con la impresión de la placa, toda vez que el RETRAN no tiene por objeto la seguridad ciudadana sino garantizar desplazamientos seguros y la adecuada movilidad, velando por la integridad de los usuarios de las vías que, para nuestro caso en concreto, serían los conductores y sus acompañantes de motocicletas.<sup>13</sup>

- Modificación de la infracción con código G.59 del Anexo I del RETRAN

El presente Decreto Supremo modifica la infracción con código G.59 del Numeral I - Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo I “Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre” del RETRAN, conforme se aprecia:

## ANEXO I

### CUADRO DE TIPIFICACIÓN DE INFRACCIONES, SANCIONES, MEDIDAS PREVENTIVAS Y CONTROL DE PUNTOS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE

#### I. CONDUCTORES/AS DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Código	Infracción	Calificación	Sanción	Puntos que acumula	Medida preventiva	Responsabilidad solidaria del propietario
(...)						
G.59	Conducir un vehículo de la categoría L, con excepción de la categoría L5, sin tener puesto el casco de seguridad o anteojos protectores, <b>estos últimos</b> , en caso que el casco no tenga protector cortaviento o el vehículo no tenga parabrisas; o permitir que los demás ocupantes no tengan puesto el casco de seguridad; <b>o conducir una motocicleta con un casco que no cumpla</b>	Grave	Multa 8% UIT	40	Retención del vehículo	SI

<sup>13</sup> Cabe indicar que el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1216 estableció que la elaboración de los lineamientos y requisitos mínimos sobre el casco de seguridad sea aprobada mediante Resolución Directoral.

Código	Infracción	Calificación	Sanción	Puntos que acumula	Medida preventiva	Responsabilidad solidaria del propietario
	<b>con las especificaciones técnicas mínimas conforme a lo previsto en el numeral 105.1 del artículo 105 del presente Reglamento o permitir que los demás ocupantes utilicen un casco que no cumpla con tales especificaciones.</b>					
(...)						

La anterior infracción con código G59 del RETRAN establecía lo siguiente: *“Conducir un vehículo de la categoría L, con excepción de la categoría L5, sin tener puesto el casco de seguridad o anteojos protectores, en caso de no tener parabrisas; o permitir que los demás ocupantes no tengan puesto el casco de seguridad.”*

Las modificaciones efectuadas tienen por objetivo precisar el uso obligatorio del casco de protección con las especificaciones técnicas mínimas por parte de los conductores de motocicletas. Respecto a los cascos de seguridad, vale mencionar que mediante una Resolución Directoral el MTC se regulará las especificaciones técnicas de dichos cascos.

- Única Disposición Complementaria Final:

Como Primera Disposición Complementaria Final se establece que el presente Decreto Supremo entra en vigencia a los noventa (90) días calendario contados desde el día siguiente de la publicación en el diario oficial “El Peruano”, salvo, su Única Disposición Complementaria Derogatoria, las cuales, entran en vigencia al día siguiente de la publicación de esta norma en el diario oficial “El Peruano”.

Al respecto, y acorde al principio de predictibilidad, se plantea que la entrada en vigencia sea luego de 90 días calendario de su aprobación, a fin de que los administrados cuenten con un plazo razonable para conocer la obligación de uso del casco de seguridad regulado en el artículo 105 del RETRAN y la nueva infracción con código G.59 modificada por el presente Decreto Supremo.<sup>14</sup>

Tomando en cuenta que en noventa (90) días calendario entra en vigencia las modificaciones al artículo 105 del RETRAN y la nueva infracción con código G.59, pues evidentemente previo a ello se emitirá una norma técnica que describa cuáles son las características mínimas de un casco de seguridad.

Bajo dicho escenario resulta importante señalar que, con fecha 12 de julio de 2024, este Ministerio publicó la Resolución Directoral N° 019-2024-MTC/18, que dispuso la publicación del Proyecto de Resolución Directoral que aprueba las especificaciones

<sup>14</sup> Vale precisar que durante los 90 días calendarios posteriores a la publicación, se aplicará la anterior infracción con código G.59 del Anexo I del RETRAN. Una vez transcurrido el plazo, se aplicará la infracción modificada.

técnicas mínimas para el uso de cascos de seguridad para conductores y acompañantes, a fin de recibir comentarios de la ciudadanía, por un plazo de diez (10) días hábiles.

El Proyecto de Resolución Directoral dispuso lo siguiente:

- ✓ Establece los componentes mínimos de un casco de seguridad, de conformidad con la Norma Técnica Peruana N°399.032, así como las especificaciones técnicas de los tipos de cascos de seguridad.
- ✓ Precisa cuáles son los tipos de cascos de seguridad restringidos, por no ofrecer condiciones de seguridad para el usuario.
- ✓ Establece parámetros para el adecuado uso del casco de seguridad, así como los estándares internacionales que deben cumplir, a fin de garantizar su idoneidad, como el DOT, SNELL, ECE, entre otros.

La finalidad de la pre publicación es poder recabar las opiniones de las entidades, sector privado y público en general, a efectos de contar información certera sobre los requisitos y características adecuadas que debe tener un casco de seguridad. Así pues, una vez sea aprobado el presente Decreto Supremo, se procedería con emitir la Resolución Directoral actualizada que regula las características mínimas del casco de seguridad para motocicletas, dentro del plazo de los noventa (90) días calendarios que se menciona en esta Primera Disposición Complementaria Final.<sup>15</sup>

- Derogación de la infracción con código G.67 del Anexo I del RETRAN:

Tomando en cuenta que la disposición referida al uso del casco con la impresión de la placa ha sido retirada del artículo 105 del RETRAN, pues corresponde la derogación de las infracciones con código G.67 del Numeral I - Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo I del referido Reglamento que establecía lo siguiente:

#### “ANEXO I

### CUADRO DE TIPIFICACIÓN DE INFRACCIONES, SANCIONES, MEDIDAS PREVENTIVAS Y CONTROL DE PUNTOS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE

#### I. CONDUCTORES/AS DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Código	Infracción	Calificación	Sanción	Puntos que acumula	Medida preventiva	Responsabilidad solidaria del propietario
(...)						
G.67	Usar el conductor o el	Grave	Multa 8%	20	Retención	-

<sup>15</sup> Tengamos en cuenta que la Segunda Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 022-2019-IN había establecido que en noventa (90) días hábiles contados a partir de la vigencia de dicho Decreto Supremo, correspondía que el MTC apruebe la Resolución Directoral estableciendo las especificaciones técnicas del casco de seguridad.

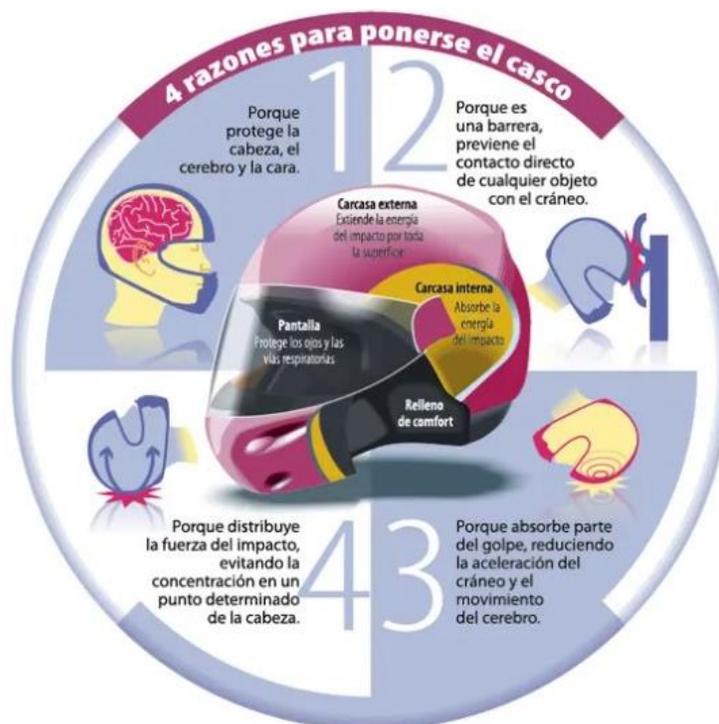
	acompañante de una motocicleta un casco protector que no cuente con el número de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo o usar un casco que tenga dispositivos reflectivos que afecten su visibilidad		UIT		del vehículo	
(...)						

## VII. SOBRE EL NUEVO ESTADO QUE GENERA EL PROYECTO

Tengamos presente que la finalidad que se pretende alcanzar con el presente Decreto Supremo es la de reducir los escenarios de lesiones y/o muertes que puedan sufrir los conductores y acompañantes de vehículos automotores menores de la categoría L1 y L3 (motocicletas) en caso de la ocurrencia de siniestros viales, y de ese modo, proteger la integridad física, ello en atención a la obligatoriedad del uso del casco de seguridad.

En ese sentido, la medida que se plantea para lograr dicha finalidad es la modificación del artículo 105 del RETRAN clarificando la obligación del uso del casco de seguridad (quitando el elemento de casco con la impresión de la placa), así como estableciendo que los cascos de seguridad para los motociclistas deben contar con características mínimas que serán reguladas posteriormente por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC.

**Figura 5.** Protección de un casco de seguridad



Fuente: <https://tuteorica.com/galeria/razones-para-ponerse-el-casco-2/>

**Figura 6.** Nota de prensa sobre siniestro de tránsito (sin consecuencia fatal) debido a que el conductor usaba un casco de seguridad



Fuente: <https://elcomercio.pe/lima/transporte/la-peligrosa-moda-de-motociclistas-de-manejar-con-cascos-de-bicicleta-motos-notepases-mtc-accidentes-de-transito-delivery-repartidores-rappi-noticia/>

Así pues, el nuevo estado que generaría el presente Decreto Supremo es la de clarificar la obligación del uso del casco de seguridad, precisando que éstos deberán tener características mínimas para el uso por parte de los conductores y acompañantes de motocicletas, con la finalidad de brindar mayor protección de su integridad física, ello en base a su aprobación mediante Resolución Directoral. Asimismo, retirar la obligación de usar cascos con la identificación del número de la matrícula de la placa única nacional de rodaje del vehículo, toda vez que la misma no impacta en la seguridad vial.

**Figura 7.** Se espera que exista un uso adecuado del casco de seguridad



Fuente: [https://wradio.com.mx/radio/2021/08/03/sociedad/1628008084\\_223616.html](https://wradio.com.mx/radio/2021/08/03/sociedad/1628008084_223616.html)

Luego de la aprobación del presente Decreto Supremo y la Resolución Directoral que establezca las especificaciones técnicas de los cascos, aunado a las acciones de sensibilización que realizarán la PNP y el MTC, se tiene como un escenario proyectado que los conductores y acompañantes de motocicletas tendrán mayor información sobre qué tipo de cascos son adecuados y seguros, así como los beneficios de utilizarlos. Esto permitirá orientar su decisión de compra hacia los cascos que brindan una adecuada protección y a su correcto uso durante la conducción.

Sobre este aspecto, se tiene previsto establecer que el casco de seguridad cumpla con estar certificado, de acuerdo a certificaciones como DOT (Standard FMVSS N° 218, Motorcycle Helmets, establecido por el Code of Federal Regulations 49 CFR 571.218, de los Estados Unidos de Norteamérica), ECE R22 (Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa), SNELL M2025R y M2025D (Snell Memorial Foundation), Norma Técnica Peruana NTP 399.032, entre otras<sup>16</sup>.

Los cascos que cuentan con cualquiera de estas certificaciones internacionales se ofrecen en diversas marcas, modelos y diseños, por lo que, los precios son bastante variados. En esa línea, dado que la certificación más comercial en nuestro país es la certificación DOT, se toma el precio de esta como referencial, la cual en promedio asciende a S/ 189.00.

Por otro lado, se ha calculado el beneficio de la medida, tomando en cuenta los costos sociales evitados que corresponde a los costos por muerte de motociclistas por daños en la cabeza (escenario actual sin uso obligatorio de casco que cumpla con determinadas especificaciones técnicas) y los costos de la medida que corresponden al costo promedio de un casco certificado DOT por el número de usuarios que tendrían que adquirirlo. En base a ello, se presenta el ratio beneficio - costo de la medida planteada:

<u>Ítem</u>	<u>Valor</u>	<u>Unidades</u>
<b>SITUACIÓN ACTUAL</b>		
Estimación de muertes totales en Perú, OMS <sup>17</sup>	4,284	personas
% de muerte de motociclistas	25.0%	porcentaje
Muertes de motociclistas	1,071	personas
% de muertes de motociclistas por daños en la cabeza	85.0%	porcentaje
Muertes de motociclistas por daños en la cabeza <sup>18</sup>	910	personas
Costo de muerte prematura, según MEF	465,784.50	soles
<b>Costo total por muerte de motociclistas por daño en la cabeza, por año</b>	<b>423,863,895.00</b>	<b>soles</b>
<b>Costo total por muerte de motociclistas por daño en la cabeza, por 5 años</b>	<b>2,119,319,475.00</b>	<b>soles</b>

<sup>16</sup> Las certificaciones internacionales admitidas se detallan en el numeral 6.5 de las "Especificaciones técnicas mínimas para el uso de cascos de seguridad para conductores y acompañantes de motocicletas y otros vehículos automotores menores sin cabina", la cual fue prepublicada con la Resolución Directoral N° 019-2024-MTC/18.

<sup>17</sup> <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023> (country profiles)

<sup>18</sup> <https://www.gob.pe/institucion/minsa/noticias/14796-minsa-promueve-uso-del-casco-de-seguridad-para-motociclistas-y-ciclistas>

## PROPUESTA REGULATORIA

---

Número de motociclistas total	<b>3,327,515.00</b>	personas
Costo de casco certificado DOT	189	soles
Vida útil de un casco certificado DOT	5	años
% de usuarios con casco certificado	20%	porcentaje
% de usuarios con casco no certificado	50%	porcentaje
% de usuarios sin casco	30%	porcentaje
Costo total de la medida válida para vida útil de casco por 5 años	<b>503,120,268.00</b>	soles
Grado de protección de la vida de uso casco en un siniestro <sup>19</sup>	<b>46.0%</b>	porcentaje
Motociclistas en siniestros con exposición de la cabeza	910	personas
Vidas salvadas por año	419	personas
Costo de muerte prematura, según MEF	465,784.50	soles
<b>Costo total evitado por uso de casco expuesto en siniestros, por año</b>	<b>195,163,705.50</b>	<b>soles</b>
<b>Costo total evitado por uso de casco expuesto en siniestros, por 5 años</b>	<b>975,818,527.50</b>	<b>soles</b>

## ANÁLISIS BENEFICIO / COSTO

---

Costo total de la medida válida para vida útil de casco por 5 años	503,120,268.00	soles
Costo total evitado por uso de casco expuesto en siniestros, por 5 años	975,818,527.50	soles
<b>Beneficio/costo de la medida</b>	<b>1.94</b>	<b>ratio</b>

Teniendo en cuenta que el ratio beneficio costo es superior a uno, se concluye que el uso obligatorio de cascos que cumplan con determinadas especificaciones técnicas supera el análisis costo beneficio, y es de impacto positivo para los conductores y acompañantes de motocicletas.

## VIII. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA NORMA

Es importante resaltar el impacto positivo que el uso del casco de seguridad tiene en términos de protección de la vida y la integridad física de los conductores y acompañantes de vehículos automotores menores. Esta medida, respaldada por evidencia empírica y estudios de seguridad vial, desempeña un papel fundamental en la reducción de lesiones graves y fatales en caso de siniestros viales.

Al analizar el beneficio social del uso del casco de seguridad, su implementación tiene el potencial de salvar vidas y prevenir considerables lesiones. El casco proporciona una barrera física vital que protege la extremidad cefálica de los usuarios en caso de impacto, reduciendo el riesgo de traumatismos craneoencefálicos y otras lesiones graves.

La literatura es concluyente en los beneficios de la utilización de cascos de seguridad durante la conducción de vehículos. Según Liu et al. (2003)<sup>20</sup>, los cascos de

---

<sup>19</sup> Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners, second edition. Geneva: World Health Organization; 2023. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

<sup>20</sup> Liu, B.; Ivers, R., Norton, R. et al. (2003). Helmets for preventing injury in motorcycle riders. Cochrane Database of Systematic Reviews; 2003, Issue 4. Art. N.o : CD004333. DOI:10.1002/14651858.CD004333.pub2.

motocicleta reducen significativamente los riesgos de lesión craneoencefálica y la mortalidad en los usuarios, así como también las lesiones cuello y cabeza. Los autores estimaron que el uso correcto del casco de seguridad reduce el riesgo de traumatismo craneoencefálico en un 69% y de mortalidad en un 42%. Ello es importante pues la promoción de su uso es relevante para establecer lineamientos de política efectivas (Forjuoh, 2003<sup>21</sup>; Mohan, 2008<sup>22</sup>). En ese sentido, intervenciones como el uso del casco resultan ser efectivas en reducir o eliminar el riesgo, en tanto no dependen del cambio del comportamiento de los usuarios (Novoa et al., 2009<sup>23</sup>).

Un estudio para Uruguay analizó el impacto de la ley de seguridad vial en la mortalidad por siniestros de tránsito. Los autores, Vanerio et al. (2018)<sup>24</sup> encontraron que desde el año 2011 con la obligatoriedad del uso de casco, el cumplimiento de la utilización del mismo para los motociclistas fue de 76%, cifra estable para todo el periodo analizado. Dicho cumplimiento se encuentra directamente relacionado con la mortalidad (Weiss, 1994)<sup>25</sup>. La investigación encuentra que la proporción de heridos y fallecidos por siniestros se incrementó en 50% para aquellos que no utilizaban casco frente aquellos que sí lo hicieron.

Ahora bien, en la Tabla 13 se presenta un escenario tendencial que muestra estimaciones sin tener en cuenta la propuesta. Según este escenario, se estima que para el año 2030 habrá un total de 5,925 fallecidos a causa de siniestros de tránsito en motocicletas. Sin embargo, en el escenario bajo los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que considera la implementación de la propuesta, se proyecta un descenso en el número de víctimas fatales en siniestros de motocicleta, lo que resultaría en un total de 2,319 vidas salvadas.

**Tabla 13.** Estimación de fallecidos en siniestros viales a bordo de motocicletas, 2024 – 2030

Periodo	Escenario tendencial (sin propuesta)		Escenario ODS (50%) (con propuesta)		Vidas salvadas
	Fallecidos totales	Fallecidos por siniestros viales a bordo de motocicletas	Fallecidos totales	Fallecidos por siniestros viales a bordo de motocicletas	
2024	3,385	779	2,571	591	188
2025	3,536	813	2,452	564	249
2026	3,609	830	2,338	538	292
2027	3,757	864	2,229	513	351
2028	3,739	860	2,126	489	371

<sup>21</sup> Forjuoh, S. (2003). Traffic-related injury prevention interventions for low-income countries. *Inj Control Saf Promot.*

<sup>22</sup> Mohan D. (2008). Road traffic injuries: a stocktaking. *Best Pract Res Clin Rheumatol.*

<sup>23</sup> Novoa, A., Pérez, K., y Borrell, C. (2009). Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura. *Gac Sanit.*

<sup>24</sup> Vanerio, P., Trostchansky, J., Machado, F., y Barrios, G. (2018). Impacto de la ley uruguaya de seguridad vial en la mortalidad por siniestros de tránsito. *Revista médica del Uruguay.*

<sup>25</sup> Weiss B. (1994). Bicycle related head injuries. *Clin Sport Med.*

Periodo	Escenario tendencial (sin propuesta)		Escenario ODS (50%) (con propuesta)		Vidas salvadas
	Fallecidos totales	Fallecidos por siniestros viales a bordo de motocicletas	Fallecidos totales	Fallecidos por siniestros viales a bordo de motocicletas	
2029	3,871	890	2,027	466	424
2030	3,866	889	1,933	445	444
		<b>5,925</b>		<b>3,606</b>	<b>2,319</b>

**Nota:** El método de cálculo se realiza a partir de series de tiempo ARIMA  
**Elaboración:** DSV (MTC)

La valorización de los beneficios de la propuesta se estima a partir de los fallecimientos en siniestros viales a bordo de bicicletas y el valor social por muerte prematura que recomienda el Ministerio de Economía y Finanzas<sup>26</sup> para fines de evaluación social de inversiones, el mismo que toma como base documento<sup>27</sup> que calcula el valor de S/. 465,784.50 por persona fallecida, valor que ajustado por la inflación de la economía<sup>28</sup> ascienden a S/. S/ 596,694.69 soles para el año 2023.

**Tabla 14.** Estimación de fallecidos en siniestros viales a bordo de motocicletas, 2024 - 2030

Periodo	Vidas salvadas	Beneficio (costo evitado)
2024	188	112,178,602
2025	249	148,576,978
2026	292	174,234,850
2027	351	209,439,836
2028	371	221,373,730
2029	424	252,998,549
2030	444	264,932,443

**Elaboración:** DSV (MTC)

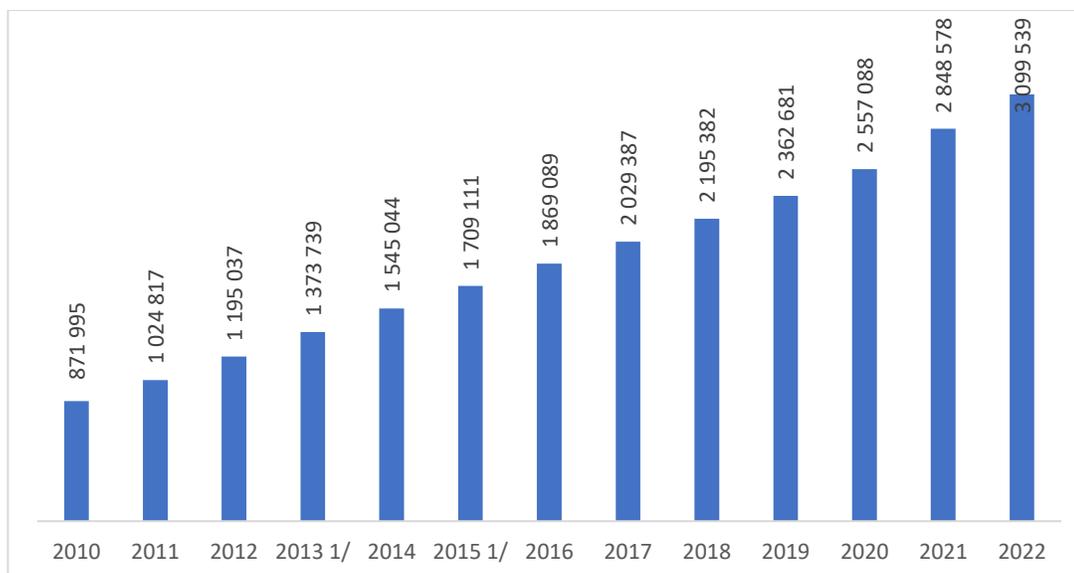
Por otro lado, la cantidad de vehículos menores (motocicletas) en circulación a nivel nacional asciende a 3,099,539 para el año 2022, según se presenta en la siguiente figura.

**Figura 8.** Vehículos menores motocicletas, Acumulado al 2010 - 2022 (unidades)

<sup>26</sup> Anexo 03. Parámetros de evaluación social, consultado en [https://www.mef.gob.pe/contenidos/archivos-descarga/anexo3\\_directiva002\\_2017EF6301.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/archivos-descarga/anexo3_directiva002_2017EF6301.pdf)

<sup>27</sup> Estimación del costo social por fallecimiento prematuro (MEF, 2017), puede ser consultado en [https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv\\_publica/docs/parametros\\_evaluacion\\_social/Valor\\_Estadistico\\_Vida.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/parametros_evaluacion_social/Valor_Estadistico_Vida.pdf)

<sup>28</sup> Ibidem



**Nota:** \*/: En el departamento de Lima se incluye a lo registrado en la Provincia Constitucional del Callao / 1/: Cifras Revisadas

**Fuente:** Superintendencia Nacional de los Registros Públicos - SUNARP y a partir del año 2015 al 2022 Asociación Automotriz del Perú - AAP.

**Elaboración:** MTC - OGPP - Oficina de Estadística

Considerando esta información, se estima que entre el año 2010 y el 2022 se tuvo una tasa de crecimiento anual<sup>29</sup> de 10.2%, ello representa un incremento promedio de 180 mil vehículos por año. Considerando esta tasa de crecimiento, se obtienen los siguientes datos proyectados hasta el año 2030.

**Tabla 15.** Proyección de nuevos vehículos menores (motocicletas) 2024 - 2030

Año	Proyección de vehículos acumulada	Nuevos vehículos proyectados
2024	3,767,324	350 166
2025	4,153,373	386 049
2026	4,578,981	425 608
2027	5,048,203	469 222
2028	5,565,507	517 304
2029	6,135,821	570 314
2030	6,764,577	628 756

**Elaboración:** DSV (MTC)

A partir de estos valores, los costos proyectados de la implementación de la medida se calculan a partir del costo que tiene para los usuarios la compra de un casco de seguridad por vehículo nuevo adquirido, considerando que un casco de seguridad nuevo tiene un precio de mercado de S/. 350 soles<sup>30</sup>.

**Tabla 164.** Proyección de costos a precios de mercado

<sup>29</sup> Se ha considerado para el cálculo la tasa de crecimiento anual compuesta entre los años 2010 y 2022 (13 periodos)

<sup>30</sup> Valor estimado a precios de mercado

2024 - 2030

Periodo	Costos a precios de mercado
2024	122,558,100
2025	135,117,150
2026	148,962,800
2027	164,227,700
2028	181,056,400
2029	199,609,900
2030	220,064,600

**Elaboración:** DSV (MTC)

De la misma manera, se estiman los costos a precios sociales de la medida. Para ello se emplea el factor de corrección dado por el MEF de 0.867<sup>31</sup>, el cual se aplica a cada uno de los costos anuales estimados a precios de mercado.

**Tabla 17.** Proyección de costos a precios sociales  
2024 - 2030

Periodo	Costos a precios sociales
2024	106,257,873
2025	117,146,569
2026	129,150,748
2027	142,385,416
2028	156,975,899
2029	173,061,783
2030	190,796,008

**Elaboración:** DSV (MTC)

Considerando los valores anteriormente estimados para los beneficios sociales y costos sociales de la implementación de la medida, se estiman los flujos por año y con ello se estima el Valor Actual Neto, considerando una tasa de descuento social de 8%.

**Tabla 18.** Evaluación Beneficio / Costo de la creación e implementación de la medida, a precios sociales

Periodo	Beneficio (costo evitado)	Costos sociales	Costo - beneficio
2024	112,178,602	106,257,873	5,920,729
2025	148,576,978	117,146,569	31,430,409
2026	174,234,850	129,150,748	45,084,102

<sup>31</sup> Nota técnica para el uso de los precios sociales en la evaluación social de proyectos de inversión, MEF 2021. ([https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv\\_publica/anexos/anexo2\\_RD006\\_2021EF6301.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/anexos/anexo2_RD006_2021EF6301.pdf))

Periodo	Beneficio (costo evitado)	Costos sociales	Costo - beneficio
2027	209,439,836	142,385,416	67,054,420
2028	221,373,730	156,975,899	64,397,831
2029	252,998,549	173,061,783	79,936,765
2030	264,932,443	190,796,008	74,136,434

<b>Valor actual neto</b>	<b>S/ 254,964,581.90</b>
<b>Tasa de descuento social</b>	8%

Finalmente, se estima como marginal el costo de fiscalización de la placa en los cascos de seguridad, dado que a la fecha no se cuenta con las especificaciones técnicas para su uso, según lo establecido en la primera disposición complementaria final del Decreto Supremo N° 022-2019-IN<sup>32</sup>.

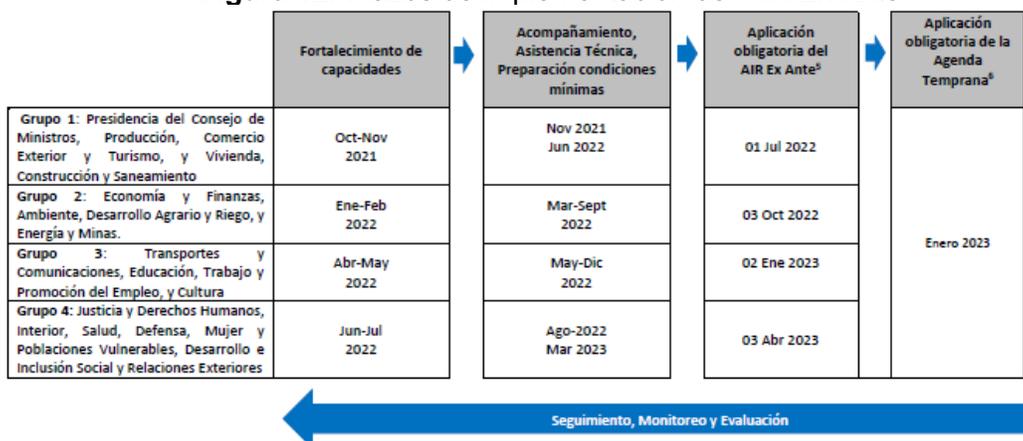
Dicho ello, el presente análisis cualitativo y cuantitativo ha permitido observar que el uso de cascos de seguridad para motociclistas tiene beneficios sociales relevantes a nivel de reducción de lesiones y muertes para la sociedad. En ese sentido, resulta importante establecer una obligatoriedad en su utilización.

## **IX. ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO – AIR EX ANTE**

Mediante Resolución de Secretaría de Gestión Pública N° 008-2021-PCM-SGP se aprobó el Plan de Implementación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante para las entidades públicas del Poder Ejecutivo. Dicho Plan señala en el Cronograma de implementación del AIR Ex Ante y la Agenda Temprana en las entidades públicas del Poder Ejecutivo, siendo que resulta de aplicación obligatoria el Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante para el MTC a partir del 02 de enero de 2023, conforme lo siguiente:

<sup>32</sup> Disponible en: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/392739/D.S.\\_N.\\_022-2019-IN\\_Decreto\\_Supremo\\_que\\_aprueba\\_el\\_Reglamento\\_del\\_Decreto\\_Legislativo\\_N.\\_1216\\_DL.\\_que\\_fortalece\\_la\\_Seguridad\\_Ciudadana\\_en\\_materia\\_de\\_Tr%C3%A1nsito\\_y\\_Transporte\\_.pdf?v=1571413695](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/392739/D.S._N._022-2019-IN_Decreto_Supremo_que_aprueba_el_Reglamento_del_Decreto_Legislativo_N._1216_DL._que_fortalece_la_Seguridad_Ciudadana_en_materia_de_Tr%C3%A1nsito_y_Transporte_.pdf?v=1571413695)

**Figura 12.** Plazos de implementación del AIR Ex Ante



**Fuente:** Plan de Implementación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante<sup>33</sup>

Ahora bien, el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM (en adelante, Reglamento AIR) señala en el numeral 8 del artículo 3 que las “Disposiciones normativas de carácter general” son las normas de carácter general de cuyo texto se derivan reglas o mandatos genéricos y obligatorios que abarca lo dispuesto en el numeral 10.1 del artículo 10 del Reglamento AIR y están dirigidas a una colectividad indeterminada de sujetos, quienes se encuentran dentro del supuesto de hecho descrito en la norma.

Asimismo, de acuerdo con el numeral 10.1 del artículo 10 del Reglamento AIR la entidad pública del Poder Ejecutivo tiene la obligación de realizar el AIR Ex Ante previo a la elaboración de disposiciones normativas de carácter general, cuando establezcan, incorporen o modifiquen reglas, prohibiciones, limitaciones, obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que genere o implique variación de costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil que limite el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

En esa línea, el Reglamento AIR señala en el numeral 18 del artículo 28.1 que no se encuentran comprendidos en el AIR Ex Ante, de presentarse el siguiente supuesto: “Excepcionalmente, otras materias o proyectos regulatorios que la CMCR, previa evaluación y de manera fundamentada, en base a la interpretación del alcance del presente Reglamento, señale que se encuentran fuera del alcance establecido en el numeral 10.1 del artículo 10”.

En el presente caso concreto, tenemos que el artículo 105 del RETRAN dispone que los conductores y acompañantes de vehículos automotores menores sin cabina (motocicletas, trimotos y cuatrimotos) deben usar un casco de seguridad; y, de manera particular, los conductores de motocicletas y sus acompañantes deben usar

<sup>33</sup> Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/pcm/normas-legales/1972472-008-2021-pcm-sgp>.

casco de seguridad y un chaleco, ambos con la identificación de la placa de rodaje. El incumplimiento de esta obligación es sancionado bajo los códigos de infracción G.59 sobre el uso del casco, y G.67, G.68 y G.69 cuya aplicación está suspendida (Segunda Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 022-2019-IN).

En ese contexto, el presente Decreto Supremo tiene por objeto establecer las siguientes modificaciones respecto a la obligación del uso del casco de seguridad:

- ✓ Eliminar la obligación de que el casco de seguridad cuente con la identificación del número de matrícula de la placa única nacional de rodaje del vehículo, en tanto el Decreto Legislativo N° 1216 no dispuso que el casco deba tener dicha impresión de la placa; además que, no es razonable establecerlo en el RETRAN al perseguir una finalidad (control de criminalidad) distinta a la seguridad vial.
- ✓ Derogar la infracción con código G.67 del Anexo I del RETRAN, debido a que se refiere a la obligación eliminada (uso de casco con la identificación de placa del vehículo).
- ✓ Establecer en el artículo 105 del RETRAN que el casco de seguridad para usuarios de motocicletas debe cumplir las especificaciones técnicas que establezca el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, conforme al artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216 y a la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 022-2019-IN, a efectos de su uso por parte de conductores y acompañantes de motocicletas.
- ✓ Modificar la infracción con código G.59 del Anexo I del RETRAN para establecer que el uso del casco para los conductores y pasajeros de motocicletas, será acorde a las especificaciones técnicas mínimas que establezca el MTC.

Adicionalmente, el presente Decreto Supremo establece lo siguiente:

- ✓ La nueva infracción con código G.59 del Anexo I del RETRAN, entra en vigencia a los noventa (90) días hábiles contados desde el día siguiente de publicada el presente Decreto Supremo.
- ✓ Previo a la entrada en vigencia de la nueva infracción con código G.59 del Anexo I del RETRAN, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Policía Nacional del Perú implementan acciones de sensibilización correspondiente al uso de casco de seguridad, a fin de concientizar a los conductores y acompañantes de motocicletas.

Así pues, el presente Decreto Supremo plantea modificar el artículo 105 del RETRAN consistente en eliminar la obligación de que el casco de seguridad cuente con la identificación del número de matrícula de la placa única nacional de rodaje del vehículo, en la medida que dicha obligación no se encuentra acorde al artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216.

En efecto, en el marco del principio de legalidad, debemos señalar que el Decreto Legislativo N° 1216 no dispuso que el casco de motocicletas deba tener dicha impresión de la placa, además que el objetivo que persigue (control de la criminalidad<sup>34</sup>) es ajeno al objetivo de la LGTTT (y por ende del RETRAN), que

---

<sup>34</sup> La Exposición de Motivos del Decreto Supremo N° 026-2010-MTC que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, señala respecto a la modificatoria previa al artículo 105, efectuada por el Decreto Supremo N° 009-2010-MTC, que

dispone en su artículo 3 que el objetivo de la acción estatal en materia de transporte y tránsito es la protección estatal en tránsito son las condiciones de seguridad y salud de los usuarios. Asimismo, en el marco del análisis de razonabilidad, se identificó que no existe evidencia de que el uso de casco con la impresión de la placa proteja a los conductores y acompañantes de motocicletas de lesiones en caso de siniestros de tránsito; por el contrario, la evidencia demuestra que los riesgos de lesiones y muerte se reducen con el uso de cascos que cumplen los estándares de seguridad adecuados, tales como cascos elaborados cumpliendo certificaciones internacionales, o que son usados de acuerdo a las instrucciones del fabricante.

Así pues, resulta necesario modificar el artículo 105 del RETRAN a efectos de la eliminación de la obligación del uso de casco con la impresión de la placa (y por ende, de la derogación de la infracción con código G.67 del Anexo I del RETRAN) y enfocar una adecuada regulación para el uso del casco de seguridad estableciendo que mediante Resolución Directoral a ser aprobada por el MTC, se aprobarán las especificaciones técnicas mínimas para el uso de cascos de seguridad para conductores y acompañantes de motocicletas (acorde al artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1216).

Por lo expuesto, la propuesta de Decreto Supremo no constituye una disposición normativa de carácter general que genere o implique variación de costos regulatorios por las empresas, ciudadanos o sociedad civil que limite el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social; muy por el contrario, mediante el presente Decreto Supremo se está eliminando la obligación de usar casco de seguridad con la impresión de la placa (y los costos que ello acarrearía por parte de los conductores y acompañantes).

Vale mencionar que se consultó a la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria si el proyecto normativo se encontraba exceptuado del proceso de Análisis de Impacto Regulatorio - AIR, siendo que, mediante correo de fecha 18 de octubre del presente año, dicha comisión respondió manifestando que no correspondía realizar el AIR Ex Ante. En consecuencia, en el marco de lo previsto en el sub numeral 18 del numeral 28.1 del artículo 28 del Reglamento AIR, el presente Decreto Supremo se encuentra fuera del ámbito de aplicación del AIR Ex Ante establecido en el numeral 10.1 del artículo 10 de dicho Reglamento AIR.

## **X. PUBLICACIÓN DEL PROYECTO NORMATIVO**

El Decreto Supremo N° 009-2024-JUS, que aprueba el “Reglamento que establece disposiciones relativas sobre publicación y difusión de normas jurídicas de carácter general, resoluciones y proyectos normativos” establece un régimen de publicación de los proyectos normativos, resultando obligatorio que toda norma de carácter general deben ser publicados en las sedes digitales de las entidades de la administración pública a cargo de su elaboración o en otro medio, asegurando su

---

dispuso que la el casco protector usado por el conductor y el acompañante de una motocicleta tengan la identificación del número de la Placa Única de Rodaje del vehículo, lo siguiente: “Debe precisarse que, las modificatorias al artículo 105 del referido Texto Único Ordenado, mediante el Decreto Supremo N° 009-2010-MTC, se fundamentaron en la necesidad de poder identificar a aquellos agentes delictivos que emplean vehículos menores para la comisión de ilícitos que atentan contra la vida y seguridad pública y de esta manera garantizar las condiciones de seguridad en el uso de las vías públicas terrestres (...).”

debida difusión y fácil acceso, y otorgando un plazo de recepción de comentarios que no debe ser menor de quince (15) días calendarios contados desde el día siguiente de su publicación<sup>35</sup>.

El numeral 4.5 del artículo 4 del Decreto Supremo N° 009-2024-JUS estipula que “norma de carácter general” es aquella que contiene un mandato genérico, objetivo y obligatorio, vinculado a la Administración Pública y/o a los administrados a fin de crear, modificar, regular, declarar, limitar o extinguir derechos u obligaciones de carácter general.

Ahora bien, el presente decreto supremo amerita pre publicación debido a que se modifica una obligación respecto al uso del casco de seguridad para conductores y pasajeros de motocicletas y la sanción correspondiente a su incumplimiento; prevaleciendo el uso obligatorio del casco de protección y retirando la exigencia de la impresión de la placa de rodaje.

## **XI. IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

En presente Decreto Supremo a través de: su artículo 1 modifica el artículo 105 y la infracción con código G.59 del Numeral I - Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo I “Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre” del RETRAN; su única disposición complementaria final regula la vigencia de la norma; y, su única disposición derogatoria, deroga la infracción con código G67 del Numeral I - Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo I “Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre” del RETRAN.

El Decreto Supremo no colisiona con el ordenamiento jurídico vigente y se encuentra enmarcada en el ámbito de competencia del Ministerio de Transportes Comunicaciones, consistente en aprobar o modificar los Reglamentos Nacionales establecidos en la LGTTT, encontrándose entre ellos, el RETRAN. Por tanto, el Decreto Supremo es acorde con lo dispuesto en la Constitución Política del Perú; la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y, la LGTTT.

---

<sup>35</sup> Decreto Supremo N° 009-2024-JUS

(...)

### **Artículo 19.- Difusión de los proyectos de normas jurídicas de carácter general**

19.1.- Sin perjuicio de la aplicación de los mecanismos de consulta pública previstos en el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, o norma que lo sustituya, los proyectos de normas jurídicas de carácter general deben ser publicados en las sedes digitales de las entidades de la Administración Pública a cargo de su elaboración o en otro medio, asegurando su debida difusión y fácil acceso.

(...)

### **Artículo 20.- Contenido de la publicación de proyectos normativos**

20.1 La publicación de proyectos normativos que se dispone en el artículo 19 debe contener, como mínimo, los siguientes elementos:

(...)

c) El plazo para la recepción de los comentarios, aportes u opiniones, que no debe ser menor a quince (15) días calendario contados desde el día siguiente de su publicación, salvo disposición normativa de rango superior que establezca lo contrario.”