

PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE EL REGISTRO OBLIGATORIO Y LA PLACA DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y MAQUINARIA AUTOPROPULSADA DE USO INDUSTRIAL. DISPONE, ADICIONALMENTE, EL COMISO DEFINITIVO DE DICHS EQUIPOS CUANDO SEAN UTILIZADOS EN MINERÍA ILEGAL.

Los Congresistas de la República que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Podemos Perú, a iniciativa de la Congresista JUDITH LAURA ROJAS, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° y 206° de la Constitución Política del Perú y los artículos 22°, literal c), 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República; propone la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE ESTABLECE EL REGISTRO OBLIGATORIO Y LA PLACA DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y MAQUINARIA AUTOPROPULSADA DE USO INDUSTRIAL. DISPONE, ADICIONALMENTE, EL COMISO DEFINITIVO DE DICHS EQUIPOS CUANDO SEAN UTILIZADOS EN MINERÍA ILEGAL

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

La presente ley tiene por objeto establecer la obligatoriedad universal de registro y placa de identificación vehicular para las siguientes categorías de equipos autopropulsados que, al momento de su entrada en vigencia, no se encontraban obligados a portar placa conforme al Reglamento Nacional de Tránsito vigente a la fecha de promulgación de esta ley:

a) Vehículos eléctricos de movilidad personal y vehículos menores

Todo vehículo de dos, tres o cuatro ruedas, impulsado total o parcialmente por un motor eléctrico, diseñado o adaptado para el transporte de una o dos personas, con una velocidad máxima de fábrica no superior a 50 km/h y una potencia nominal continua máxima de hasta 3 kW (4 HP).

Quedan comprendidos todos los tipos existentes o futuros bajo denominaciones como motos eléctricas, Scooter, triciclos, cuadriciclos, ciclomotores eléctricos o cualquier otra similar.

b) Maquinaria autopropulsada de uso industrial

Todo equipo autopropulsado, de cualquier fuente energética (diésel, eléctrica, híbrida o futura), diseñado o utilizado para la realización de trabajos de movimiento de tierras, excavación, carga, compactación, nivelación, transporte interno en faenas, perforación, minería, agrícola, construcción, forestal o logístico, con peso operativo superior a 500 kg o potencia superior a 15 kW.

No se requiere la enumeración taxativa de tipos o marcas. La definición funcional contenida en este artículo es suficiente para determinar el ámbito de aplicación.

c) Principio de universalidad y complementariedad

La presente ley es complementaria al régimen de tránsito convencional. Los vehículos automotores ya sujetos a registro y placa conforme al Reglamento Nacional de Tránsito continúan rigiéndose exclusivamente por sus normas específicas y no requieren inscripción adicional en el registro creado por esta ley. Para todos los equipos comprendidos en los literales a) y b) del presente artículo, no existe excepción territorial, operativa, sectorial ni tecnológica. La obligación de registro y placa rige independientemente del lugar donde operen, la actividad económica a la que se destinen, la fuente energética o el año de fabricación.

Artículo 2. Creación del Registro Nacional Único

Créase el Registro Nacional de Vehículos Eléctricos de Movilidad Personal y Maquinaria Industrial Autopropulsada (RENAVEMA) dentro del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

El registro será gratuito, con acceso mediante plataforma virtual disponible en el portal institucional del MTC.

El RENAVEMA deberá estar operativo en un plazo máximo de ciento cincuenta (150) días calendario contados desde la publicación del reglamento de la presente ley.

Los datos mínimos de inscripción serán establecidos en el reglamento y deberán limitarse a los estrictamente necesarios para la identificación del equipo y su propietario.

Artículo 3. Placa de Identificación Vehicular (PIV)

Una vez inscrito el equipo en el RENAVEMA, el MTC emitirá una Placa de Identificación Vehicular (PIV) con diseño diferenciado según la categoría:



Categoría	Dimensiones	Colores	Formato
Vehículos eléctricos de movilidad personal	10 cm x 15 cm	Blanco reflectivo con caracteres verdes	E-0001A
Maquinaria industrial autopropulsada	20 cm x 30 cm	Amarillo reflectivo con caracteres negros	MA-0001A

El reglamento establecerá el estándar de reflectividad aplicable, el cual deberá cumplir, como mínimo, la norma técnica peruana (NTP) equivalente vigente o, en su defecto, el estándar ASTM D4956 para materiales reflectivos de grado ingeniería.

La placa deberá fijarse en lugar visible del equipo de manera permanente y resistente a las condiciones de operación.

Artículo 4. Obligatoriedad universal sin excepciones

Toda maquinaria o vehículo comprendido en el artículo 1 deberá portar su placa PIV en todo momento y en cualquier lugar del territorio nacional, sin excepción alguna.

Queda prohibido a cualquier autoridad pública, organismo regulador, gobierno regional o municipal, dictar disposición que pretenda exceptuar del registro o de la placa a los equipos comprendidos en esta ley.

La ausencia de la placa constituye infracción gravísima.

Artículo 5. Traslado y transporte en vía pública

El traslado o transporte de cualquier equipo comprendido en esta ley, ya sea por sus propios medios o sobre plataformas, deberá exhibir la placa PIV en lugar visible.

En caso de transporte sobre plataforma, la falta de exhibición será sancionada solidariamente al transportista y al propietario.

Artículo 6. Plazo de adecuación y régimen sancionador

Los propietarios de los equipos comprendidos en esta ley disponen de ciento ochenta (180) días calendario desde la publicación del reglamento para inscribirse y obtener la placa sin multa.

Vencido el plazo, se aplica el siguiente régimen sancionador:

Infracción	Sanción
Primera constatación	Multa del 50% de la UIT
Segunda constatación (reincidencia)	Multa de 1 UIT + inmovilización o retención por 5 días
Tercera constatación	Multa de 1 UIT + comiso preventivo

Si el equipo sin placa está vinculado a minería ilegal conforme al Decreto Legislativo N° 1107 y normas complementarias —incluyendo el Decreto Legislativo N° 1351, la Ley N° 30077 sobre crimen organizado y el Decreto Legislativo N° 1695 que modifica el Código Penal en materia de minería ilegal—, se aplica comiso definitivo sin indemnización, independientemente de las sanciones administrativas previas.

Artículo 7. Fiscalización

Están facultadas para fiscalizar el cumplimiento de esta ley: la Policía Nacional del Perú, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN), los gobiernos regionales y los gobiernos municipales, dentro del ámbito de sus respectivas competencias.

La verificación de la placa PIV podrá realizarse en cualquier momento y lugar del territorio nacional, incluyendo concesiones mineras, fundos agrícolas, plantas industriales, patios de maquinaria, talleres y predios privados, con respeto de las garantías constitucionales.

Artículo 8. Financiamiento y cumplimiento de la regla de oro del Congreso

La implementación de la presente ley se sujeta estrictamente al mandato del artículo 79° de la Constitución Política del Perú, que reserva al Poder Ejecutivo la iniciativa de gasto público.

8.1 Declaración de naturaleza regulatoria

La presente ley tiene naturaleza esencialmente regulatoria y de control, y sus disposiciones no crean gasto público adicional por las siguientes razones:

- a) El RENAVEMA se implementará utilizando la infraestructura digital, servidores, sistemas de registro y personal técnico ya existentes en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- b) La emisión de las placas de identificación vehicular se financiará mediante compras institucionales consolidadas con los procesos regulares de adquisición de placas para vehículos mayores del MTC, aprovechando economías de escala.

c) La fiscalización estará a cargo de entidades que ya tienen competencias inspectivas y presupuesto asignado para dichas funciones.

8.2 Remisión al Poder Ejecutivo

La ejecución material de los gastos que demande la aplicación de la presente ley requerirá la aprobación expresa del Poder Ejecutivo mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministerio de Economía y Finanzas, en cumplimiento del artículo 79° de la Constitución.

El Poder Ejecutivo queda autorizado a realizar las reasignaciones presupuestales internas necesarias dentro de los pliegos del MTC, sin que ello implique incremento del gasto público total, previa opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas conforme al Decreto Legislativo N° 1436 (Marco de la Administración Financiera del Sector Público).

8.3 Ausencia de compromiso de fondos sectoriales

Esta ley no dispone ni compromete recursos de ningún fondo sectorial sin la previa autorización del Poder Ejecutivo. Cualquier financiamiento derivado de dichas fuentes requerirá Decreto Supremo.

Artículo 9. Adecuación reglamentaria

9.1 El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, adecuará el artículo 40° del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, para armonizarlo con lo dispuesto en la presente ley, en un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles desde su publicación.

9.2 La adecuación deberá incluir, como mínimo, el siguiente texto:

"Artículo 40.- Toda maquinaria autopropulsada de uso industrial y todo vehículo eléctrico de movilidad personal, conforme a las definiciones establecidas en la Ley N° _____ [a completar por la Secretaría del Congreso previo a la firma de autógrafa], deberá contar con placa de identificación vehicular y registro en el Registro Nacional de Vehículos Eléctricos de Movilidad Personal y Maquinaria Industrial Autopropulsada (RENAVEMA) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. No existe excepción por ubicación, sector económico, tipo de propiedad pública o privada, ni por condición de operación en espacios cerrados al público. Los vehículos automotores ya sujetos al régimen general de tránsito no se ven afectados por esta disposición."

9.3 Deróganse todas las disposiciones legales o reglamentarias que se opongan a la obligatoriedad universal de registro y placa establecida en esta ley.

Disposición Complementaria Primera. Articulación con el registro de maquinaria pesada en Registros Públicos

En concordancia con el régimen legal vigente o futuro sobre registro de maquinaria pesada en Registros Públicos —incluyendo, al momento de promulgación de la



presente ley, los Proyectos de Ley N° 6470 y 7067 aprobados por el Pleno del Congreso en setiembre de 2025, o la ley que en su caso los sustituya—, se establecen las siguientes reglas:

- a) Si la ley de registro en Registros Públicos ya está vigente al momento de entrada en vigencia de esta ley, el RENAVEMA operará como registro complementario y prerequisite técnico de identificación física para la inscripción en Registros Públicos. El MTC y la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP) suscribirán convenios de interoperabilidad en un plazo no mayor a ciento ochenta (180) días desde la vigencia de la presente ley.
- b) Si la ley de registro en Registros Públicos aún no está vigente, la presente ley establece el RENAVEMA como registro primario para efectos de identificación física y control. Cuando dicha ley entre en vigencia, ambos registros operarán de manera interoperable conforme al convenio MTC-SUNARP.
- c) En caso de contradicción normativa, prevalecerá la disposición que otorgue mayor trazabilidad y control para efectos de seguridad vial y lucha contra la minería ilegal. Si ambas disposiciones ofrecieren igual trazabilidad, prevalecerá la presente ley por ser posterior y especial en materia de identificación física de equipos autopropulsados.

Disposición Complementaria Segunda. Procedimiento de verificación de impacto presupuestal

En aplicación del artículo 79° de la Constitución Política del Perú, conforme a la sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 00027-2021-PI/TC, y al procedimiento previsto en el Decreto Legislativo N° 1436 (Marco de la Administración Financiera del Sector Público), el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, emitirá un informe técnico sobre el impacto presupuestal de la presente ley en un plazo de treinta (30) días hábiles desde su publicación.

Dicho informe será remitido al Congreso de la República para su conocimiento. No tendrá carácter vinculante para la entrada en vigencia de la ley, en razón de su naturaleza regulatoria conforme a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional.

Disposición Complementaria Transitoria. Reglamentación

Única. El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dictará el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles contados desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

El reglamento podrá actualizar las definiciones técnicas del artículo 1 y los procedimientos del RENAVEMA sin necesidad de modificar la ley, conforme al avance tecnológico y a las necesidades de fiscalización.


El reglamento deberá establecer, como mínimo:


- a) Los procedimientos técnicos y administrativos para la inscripción en el RENAHEMA.
- b) Las especificaciones técnicas detalladas de las placas PIV, incluyendo materiales, dimensiones exactas, colores, sistemas de fijación y estándares de reflectividad (con referencia expresa a la NTP equivalente vigente o, en su defecto, al estándar ASTM D4956).
- c) El cronograma de fiscalización priorizada, dando prioridad a las regiones con alta incidencia de minería ilegal.
- d) Los mecanismos de inscripción masiva para flotas mineras, agrícolas, de construcción y logísticas de gran escala.
- e) Las disposiciones complementarias para el registro de equipos de propiedad estatal (gobiernos regionales, municipios, empresas públicas y fuerzas armadas y policiales en sus actividades logísticas no operativas).

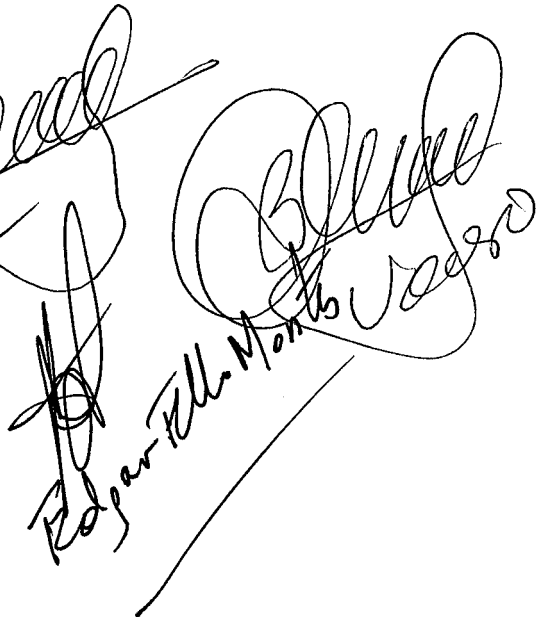
Disposición Final

Única. La presente ley entra en vigencia a los treinta (30) días calendario de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Lima, 06 de mayo del 2026


JUDITH LAURA ROJAS.


Heidi Juárez Calle.


Edgar Elías Montalvo

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Fundamentos generales del proyecto

El presente proyecto de ley responde a una necesidad urgente de control y fiscalización de dos categorías de equipos autopropulsados que, al día de hoy, circulan y operan en el territorio nacional sin identificación vehicular obligatoria. Se trata, por un lado, de los vehículos eléctricos de movilidad personal, comprendiendo motos, scooters, triciclos y cuadríciclos eléctricos, y por otro lado, de la maquinaria pesada autopropulsada de uso industrial, conocida técnicamente como línea amarilla, utilizada extensivamente en los sectores minero, constructor, agrícola y logístico. La ausencia de placa de rodaje y registro vehicular para estos equipos genera un conjunto de consecuencias negativas que justifican la intervención legislativa, entre las cuales se encuentran los problemas de seguridad vial, el vacío en la lucha contra la minería ilegal, la pérdida de recaudación fiscal y la asimetría regulatoria frente a los vehículos del régimen de tránsito convencional.

2. Problemas que se pretende resolver

En materia de seguridad vial, la imposibilidad de identificar a los responsables de infracciones de tránsito, accidentes o daños a terceros genera impunidad y desincentiva el cumplimiento de las normas de circulación. Los partes policiales, las cámaras de vigilancia y los sistemas de control de velocidad resultan inoperantes cuando el vehículo infractor carece de placa. Esta situación afecta directamente el derecho fundamental a la vida y la integridad personal consagrado en el artículo 2, inciso 24, literal a de la Constitución Política del Perú, toda vez que el Estado no puede garantizar la seguridad vial frente a conductores que operan en el anonimato.

En lo concerniente a la minería ilegal, la maquinaria pesada sin identificación constituye el principal activo de esta actividad ilícita en el Perú, permitiendo su circulación, uso y transferencia sin trazabilidad alguna. El Decreto Legislativo N° 1107, la Ley N° 30077 sobre crimen organizado, el Decreto Legislativo N° 1351 y el Decreto Legislativo N° 1695 que modifica el Código Penal en materia de minería ilegal han establecido un sólido régimen sancionador que incluye el comiso definitivo de maquinaria. Sin embargo, dicho régimen resulta ineficaz cuando la maquinaria no puede ser identificada individualmente por carecer de placa. La presente ley viene a cerrar ese vacío operativo, permitiendo que los operadores de justicia y las entidades fiscalizadoras puedan vincular cada equipo con su propietario y con el historial de infracciones o delitos en los que haya participado. En el plano fiscal, no es posible vincular la maquinaria a su propietario para efectos del Impuesto a la Renta, el Impuesto General a las Ventas o el Seguro Obligatorio

de Accidentes de Tránsito. La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria enfrenta serias dificultades para fiscalizar equipos que circulan sin identificación, lo que genera una competencia desleal entre quienes cumplen con sus obligaciones tributarias y quienes operan en la informalidad absoluta.

Finalmente, se advierte una asimetría regulatoria manifiesta. Mientras un automóvil particular debe tener placa bajo sanción de inmovilización conforme al Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, una retroexcavadora de alto valor comercial puede operar en vía pública sin identificación alguna. Esta disparidad normativa carece de justificación razonable y vulnera el principio de igualdad ante la ley.

3. Sustento constitucional

El proyecto de ley se sustenta constitucionalmente con especial énfasis en el artículo 79° de la Constitución Política del Perú, conocido como la regla de oro del Congreso, que reserva al Poder Ejecutivo la iniciativa para crear o aumentar gastos públicos. El Tribunal Constitucional, en la sentencia recaída en el Expediente N° 00027-2021-PI/TC del 10 de noviembre de 2022, estableció una interpretación matizada de dicho artículo, distinguiendo entre las leyes de gasto público, que requieren erogación presupuestal nueva y específica y cuya iniciativa corresponde exclusivamente al Ejecutivo, y las leyes regulatorias o de control, que imponen obligaciones al Estado utilizando recursos ya existentes o reasignables sin incremento del gasto total, respecto de las cuales el Congreso tiene iniciativa concurrente. El presente proyecto pertenece a esta segunda categoría por tratarse de una ley de naturaleza esencialmente regulatoria y de control.

Además del artículo 79°, el proyecto encuentra sustento en el artículo 2, inciso 24, literal a de la Constitución, que consagra el derecho a la vida y la integridad personal, pues la identificación vehicular contribuye directamente a reducir accidentes y a sancionar conductas peligrosas en el tránsito. También se invoca el artículo 44, que establece el deber del Estado de garantizar la seguridad vial y la seguridad ciudadana, así como los artículos 66 y 67, que consagran el deber del Estado de promover el uso sostenible de los recursos naturales y combatir la minería ilegal. Finalmente, el artículo 103 de la Constitución, que consagra el principio de especialidad de las leyes, sustenta la prevalencia de la presente ley sobre normas generales en caso de contradicción.

4. Vinculación con las políticas del Acuerdo Nacional

El presente proyecto de ley se encuentra directamente vinculado con varias políticas de Estado establecidas en el Acuerdo Nacional, documento que



constituye el marco de las políticas públicas de largo plazo en el Perú, suscrito por el Poder Ejecutivo, los partidos políticos con representación parlamentaria, las organizaciones sociales y gremiales, y la Iglesia Católica.

En primer lugar, el proyecto se vincula con la Vigésima Cuarta Política de Estado sobre Afirmación de un Estado Eficiente y Transparente, en su objetivo de fortalecer los sistemas de control y fiscalización del Estado para combatir la informalidad y la ilegalidad. La creación del Registro Nacional de Vehículos Eléctricos de Movilidad Personal y Maquinaria Industrial Autopropulsada constituye una herramienta de control que permite al Estado identificar, registrar y fiscalizar equipos que actualmente operan al margen de la ley, combatiendo así la informalidad en los sectores de transporte, minería, construcción y agricultura.

En segundo lugar, el proyecto se vincula con la Vigésima Sexta Política de Estado sobre Lucha contra la Corrupción, el Contrabando y la Minería Ilegal. Esta política de Estado establece el compromiso de implementar mecanismos efectivos para prevenir, controlar y sancionar la minería ilegal, considerada una de las principales amenazas al medio ambiente, la salud pública y la gobernabilidad en las zonas mineras del país. La maquinaria pesada sin identificación es el principal instrumento de la minería ilegal, y su registro obligatorio con placa visible permite a las autoridades identificar, rastrear y decomisar los equipos utilizados en esta actividad ilícita. El proyecto, al consagrar el comiso definitivo sin indemnización para la maquinaria vinculada a minería ilegal, implementa directamente los compromisos asumidos en esta política de Estado.

En tercer lugar, el proyecto se vincula con la Trigésima Primera Política de Estado sobre Seguridad Ciudadana, que declara como prioridad nacional la lucha contra la inseguridad ciudadana y la adopción de medidas para prevenir y sancionar los delitos y faltas que afectan la tranquilidad de la población. La identificación vehicular es un elemento central de la seguridad ciudadana, toda vez que muchos delitos se cometen utilizando vehículos sin placa que luego no pueden ser identificados ni vinculados con sus propietarios. El proyecto extiende la identificación vehicular a equipos que actualmente circulan en el anonimato, contribuyendo así a la seguridad ciudadana en las vías públicas.

En cuarto lugar, el proyecto se vincula con la Trigésima Quinta Política de Estado sobre Sostenibilidad Fiscal y Reducción del Endeudamiento Público, que promueve una gestión fiscal responsable que no comprometa la sostenibilidad de las finanzas públicas. El proyecto cumple estrictamente con el artículo 79 de la Constitución al no crear gasto público adicional y remitir al Poder Ejecutivo la

ejecución de los gastos mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministerio de Economía y Finanzas, evitando así cualquier afectación a la sostenibilidad fiscal. En quinto lugar, el proyecto se vincula con la Vigésima Segunda Política de Estado sobre Política de Seguridad Vial, que promueve la implementación de sistemas de control y fiscalización del tránsito para reducir los accidentes de tránsito y sus consecuencias. La identificación obligatoria de todos los vehículos y maquinaria que circulan por las vías públicas es un presupuesto básico de cualquier política de seguridad vial, pues sin identificación no es posible sancionar a los infractores ni establecer responsabilidades en caso de accidentes.

En sexto lugar, el proyecto se vincula con la Décimo Novena Política de Estado sobre Desarrollo Sostenible y Gestión Ambiental, que establece la obligación del Estado de promover el uso sostenible de los recursos naturales y combatir las actividades ilegales que degradan el medio ambiente. La minería ilegal, que utiliza maquinaria pesada no identificada, es una de las principales causas de deforestación, contaminación de ríos y suelos, y afectación de áreas naturales protegidas. La trazabilidad de la maquinaria permite a las autoridades ambientales y mineras identificar a los responsables de estos delitos ambientales. Por todo ello, el presente proyecto de ley implementa y desarrolla compromisos asumidos por el Estado peruano en el marco del Acuerdo Nacional, específicamente en materia de lucha contra la minería ilegal, seguridad ciudadana, seguridad vial, sostenibilidad fiscal y control de la informalidad.

5. Cumplimiento de la regla de oro del Congreso

En cumplimiento de la jurisprudencia constitucional mencionada, el proyecto incorpora en su artículo 8 una declaración expresa de no creación de gasto público adicional, sustentada en tres razones. La primera razón es que el Registro Nacional de Vehículos Eléctricos de Movilidad Personal y Maquinaria Industrial Autopropulsada, denominado RENAHEMA, se implementará utilizando la infraestructura digital, servidores, sistemas de registro y personal técnico ya existentes en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

La segunda razón es que la emisión de las placas de identificación vehicular se financiará mediante compras institucionales consolidadas con los procesos regulares de adquisición de placas para vehículos mayores del mismo ministerio, aprovechando economías de escala. La tercera razón es que la fiscalización estará a cargo de entidades que ya cuentan con competencias inspectivas y presupuesto asignado para dichas funciones, como la Policía Nacional del Perú, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria y el



Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería.

Adicionalmente, el artículo 8.2 remite al Poder Ejecutivo la ejecución material de los gastos mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministerio de Economía y Finanzas, y la Disposición Complementaria Segunda dispone que dicho ministerio emita un informe técnico sobre el impacto presupuestal que, conforme a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, no tendrá carácter vinculante para la entrada en vigencia de la ley. El artículo 8.3 precisa que esta ley no dispone ni compromete recursos de ningún fondo sectorial sin la previa autorización del Poder Ejecutivo, y que cualquier financiamiento derivado de dichas fuentes requerirá Decreto Supremo.

6. Análisis costo-beneficio

El análisis costo-beneficio del proyecto arroja resultados positivos. En el lado de los costos, la implementación de la plataforma RENAVEMA no irroga gasto adicional porque utiliza infraestructura existente; el personal encargado del registro es el ya asignado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la fabricación de placas se incorpora a los procesos regulares de adquisición del ministerio sin incremento presupuestal; y la fiscalización se realiza dentro de las competencias ordinarias de las entidades fiscalizadoras, sin necesidad de nuevas contrataciones ni asignaciones presupuestarias adicionales.

En el lado de los beneficios, se estima una reducción de entre el quince y el veinte por ciento de los accidentes con motos eléctricas sin identificar, como consecuencia directa de la posibilidad de identificar y sancionar a los infractores. Asimismo, se proyecta un incremento de entre el cuarenta y el cincuenta por ciento en la incautación de maquinaria vinculada a minería ilegal, toda vez que las autoridades podrán verificar de inmediato si un equipo se encuentra registrado y vincularlo con su propietario. Se espera también un aumento en la recaudación del Impuesto a la Renta y del Impuesto General a las Ventas por la formalización de equipos anteriormente no declarados, así como una ampliación de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito a equipos que actualmente circulan sin él.

7. Técnica legislativa adoptada

En materia de técnica legislativa, el proyecto adopta definiciones funcionales genéricas en su artículo 1, evitando listas taxativas que puedan quedar obsoletas por el avance tecnológico. Para los vehículos eléctricos de movilidad personal, se definen por su número de ruedas, fuente energética, velocidad máxima de fábrica y potencia nominal continua. Para la maquinaria industrial autopropulsada, se define por su función de movimiento de tierras, excavación, carga, compactación,

nivelación, transporte interno en faenas, perforación, minería, agrícola, construcción, forestal o logística, con umbrales de peso operativo superior a quinientos kilogramos o potencia superior a quince kilovatios. Esta opción legislativa permite que la ley absorba sin necesidad de reformas futuras los nuevos tipos de equipos que la tecnología depare, cumpliendo así con el principio de seguridad jurídica en su dimensión prospectiva.

El proyecto consagra un principio de universalidad sin excepciones en su artículo 4, conforme al cual toda maquinaria o vehículo comprendido en el ámbito de aplicación deberá portar su placa de identificación vehicular en todo momento y en cualquier lugar del territorio nacional, sin excepción territorial, operativa, sectorial ni tecnológica. Queda prohibido a cualquier autoridad pública, organismo regulador, gobierno regional o municipal dictar disposición que pretenda exceptuar del registro o de la placa a los equipos comprendidos. La ausencia de placa constituye infracción gravísima, y la prohibición de excepciones cierra cualquier puerta a la discrecionalidad administrativa que pudiera ser aprovechada por la minería ilegal.

El régimen sancionador, contenido en el artículo 6, es escalonado y proporcional. Para la primera constatación, se aplica multa del cincuenta por ciento de la Unidad Impositiva Tributaria. Para la segunda constatación o reincidencia, multa de una Unidad Impositiva Tributaria más inmovilización o retención del equipo por cinco días. Para la tercera constatación, multa de una Unidad Impositiva Tributaria más comiso preventivo. Adicionalmente, si el equipo sin placa está vinculado a minería ilegal conforme al Decreto Legislativo N° 1107 y normas complementarias, incluyendo el Decreto Legislativo N° 1351, la Ley N° 30077 sobre crimen organizado y el Decreto Legislativo N° 1695 que modifica el Código Penal en materia de minería ilegal, se aplica comiso definitivo sin indemnización, independientemente de las sanciones administrativas previas.

8. Adecuación reglamentaria y articulación con normas existentes

El artículo 9 del proyecto dispone la adecuación reglamentaria, encargando al Poder Ejecutivo la modificación del artículo 40 del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC en un plazo de sesenta días hábiles, incorporando el nuevo texto armonizado. Con ello se evita la rigidez de una modificación legislativa directa de una norma reglamentaria, permitiendo futuras actualizaciones por la vía administrativa, sin necesidad de pasar nuevamente por el proceso legislativo.

La Disposición Complementaria Primera articula el RENAVEMA con el régimen legal vigente o futuro sobre registro de maquinaria pesada en Registros Públicos, incluyendo los Proyectos de Ley N° 6470 y 7067 aprobados por el Pleno del



Congreso en setiembre de 2025 o la ley que en su caso los sustituya. Se establecen reglas claras para resolver la eventual duplicidad de registros. Si la ley de Registros Públicos ya está vigente al momento de entrada en vigencia de esta ley, el RENAHEMA operará como registro complementario y prerequisite técnico de identificación física para la inscripción en Registros Públicos. Si dicha ley aún no está vigente, el RENAHEMA operará como registro primario para efectos de identificación física y control, y cuando aquella entre en vigencia, ambos registros operarán de manera interoperable mediante convenio entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos. En caso de contradicción normativa, prevalecerá la disposición que otorgue mayor trazabilidad y control para efectos de seguridad vial y lucha contra la minería ilegal, y en caso de igual trazabilidad, prevalecerá la presente ley por ser posterior y especial en materia de identificación física de equipos autopropulsados.

9. Plazos y gradualidad en la implementación

La Disposición Complementaria Transitoria otorga al Poder Ejecutivo un plazo de sesenta días hábiles para dictar el reglamento de la ley. Una vez publicado el reglamento, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones dispondrá de ciento cincuenta días calendario para poner en operación la plataforma del RENAHEMA. Los propietarios de los equipos comprendidos dispondrán de ciento ochenta días calendario desde la publicación del reglamento para inscribirse y obtener la placa sin multa alguna. Este esquema de plazos escalonados garantiza una implementación ordenada y gradual, evitando sanciones inmediatas que pudieran generar rechazo social o dificultades de cumplimiento.

El reglamento deberá desarrollar, como mínimo, los procedimientos de inscripción, las especificaciones técnicas detalladas de las placas incluyendo el estándar de reflectividad conforme a la norma técnica peruana equivalente vigente o, en su defecto, al estándar ASTM D4956, el cronograma de fiscalización priorizada con énfasis en regiones de alta incidencia de minería ilegal, los mecanismos de inscripción masiva para grandes flotas mineras, agrícolas, de construcción y logísticas, y las disposiciones complementarias para el registro de equipos de propiedad estatal, incluyendo gobiernos regionales, municipios, empresas públicas y fuerzas armadas y policiales en sus actividades logísticas no operativas.

10. Conclusiones

Por las consideraciones expuestas, el presente proyecto de ley cumple con los siguientes objetivos.

Cierra un vacío legal que permite la circulación y operación de vehículos eléctricos



de movilidad personal y maquinaria industrial autopropulsada sin identificación vehicular en todo el territorio nacional.

Establece un registro gratuito y una placa de identificación obligatoria sin excepción territorial, operativa, sectorial ni tecnológica.

Respeto estrictamente el artículo 79 de la Constitución Política del Perú al no crear gasto público adicional y remitir al Poder Ejecutivo la ejecución de los gastos mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministerio de Economía y Finanzas. Se articula con el régimen de registro de maquinaria pesada en Registros Públicos contenido en los Proyectos de Ley N° 6470 y 7067, resolviendo eventuales duplicidades mediante reglas claras de interoperabilidad y prevalencia.

Fortalece la lucha contra la minería ilegal al permitir la trazabilidad física de la maquinaria utilizada en actividades ilícitas, complementando el régimen sancionador del Decreto Legislativo N° 1107 y sus normas conexas.

Se ajusta a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional sobre la iniciativa congresal en materia de gasto público, en particular a la sentencia recaída en el Expediente N° 00027-2021-PI/TC.

Implementa y desarrolla las políticas de Estado establecidas en el Acuerdo Nacional, especialmente las relativas a lucha contra la minería ilegal, seguridad ciudadana, seguridad vial, sostenibilidad fiscal y control de la informalidad.