



Para : **ERICK RICHARD ANTUNEZ ALFARO**  
COORDINADOR DE LA UNIDAD FUNCIONAL

De : **JOSE LUIS ROJAS ALCO CER**  
JEFE DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N.º 14607/2025-CR «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 dichos equipos cuando sean utilizados en minería ilegal».

Referencia : a) OFICIO N° 02185-2025-2026-CTC-JCMC-CR  
b) INFORME N° D000001-2026-PCM-MINERIA DS 143-2023-PCM  
c) OFICIO N° 178-2026-OS-GG  
d) INFORME N° GSE/DSR-993-2026  
e) OFICIO N° D000162-2026-SUTRAN-SP  
f) PROVEIDO N° D002698-2026-PCM-OGAJ  
g) PROVEIDO N° D013351-2026-PCM-SG  
h) PROVEIDO N° D013179-2026-PCM-SG

Fecha de Elaboración: Lima, 10 de junio de 2026

Me dirijo a usted en atención al documento a) de la referencia, a través del cual la presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República solicitó al Alto Comisionado para el combate de la Minería Ilegal opinión sobre el Proyecto de Ley N.º 14607/2025-CR «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 dichos equipos cuando sean utilizados en minería ilegal, en adelante Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR.

Al respecto, el Alto Comisionado para el combate de la Minería Ilegal remitió su opinión sobre la precitada propuesta normativa a través del documento de la referencia b; asimismo, mediante el documento c) de la referencia el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSISERGMIN) remitió el documento d) de la referencia con el informe técnico solicitado sobre el Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR. En atención a lo precitado, se recomienda que se remitan las citadas opiniones a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.

De otro lado, mediante el documento e) de la referencia se remiten los informes técnicos de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) sobre el Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR. Sin embargo, se advierte que la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República ha solicitado la opinión respectiva al Ministerio de Transportes y Comunicaciones<sup>1</sup>, por lo que corresponderá que dicho sector canalice su respuesta institucional directamente.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente  
**JOSE LUIS ROJAS ALCO CER**  
JEFE DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA  
OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

<sup>1</sup> Según el Oficio N° 02184-2025-2026-CTC-JCMC-R (<https://api.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/NDaWMDM1/pdf>)

**PERÚ**Presidencia  
del Consejo de MinistrosDespacho de la Presidencia  
del Consejo de MinistrosCOMISION MULTISECTORIAL  
DE FORMALIZACIÓN DE LA  
MINERIA DS 143-2023-PCM*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia*

A : **MARIA CECILIA CHUMBE RODRIGUEZ**  
SECRETARIA GENERAL  
SECRETARÍA GENERAL

De : **RODOLFO GARCIA ESQUERRE**  
ALTO COMISIONADO  
COMISION MULTISECTORIAL DE FORMALIZACIÓN DE LA MINERIA DS 143-  
2023-PCM

Asunto : Se remite opinión sobre el Proyecto de Ley N.º 14607/2025-CR «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 dichos equipos cuando sean utilizados en minería ilegal».

Referencia : a) Decreto Supremo N.º 143-2023-PCM.  
b) Decreto Supremo N.º 003-2025-IN.  
c) Oficio N.º 02185-2025-2026-CTC-JCMC-CR.  
d) Oficio Multiple N.º D000101-2026-PCM-MINERIA DS 143-2023-PCM.  
e) Proveído N.º D000432 2026 PCM MINERIA DS 143 2023 PCM

Fecha Elaboración: Lima, 09 de junio de 2026

## I) Antecedentes

1.1 Mediante el documento de referencia a), se crea la Comisión Multisectorial permanente para el seguimiento de la formalización minera, la erradicación de la minería ilegal y la recuperación ambiental. Estableciendo la participación del Poder Ejecutivo, Gobiernos Regionales, Fiscalía de la Nación y Poder Judicial, bajo el liderazgo de un Alto Comisionado<sup>1,2</sup>. La nueva comisión absorbe y fusiona las creadas por los DS N° 075-2012-PCM y DS N° 005-2023-PCM, evitando duplicidad de funciones.

<sup>1</sup> Resolución Ministerial N°. 106-2024-PCM

Artículo 2°. «Designar al Señor Rodolfo García Esquerre, como Alto Comisionado para el Combate de la Minería Ilegal (...)».

<sup>2</sup> Decreto Supremo N°143-2023- PCM

Artículo 3°. Alto Comisionado «(...) en su condición de presidente de la Comisión Multisectorial, está a cargo de liderar el desarrollo de las funciones de dicho órgano colegiado. Adicionalmente, tiene las siguientes funciones: a) Participar, en representación del Presidente del Consejo de Ministros, en las acciones y/o intervenciones de las entidades del Poder Ejecutivo, que tengan por finalidad promover la formalización minera, la erradicación de la minería ilegal y la recuperación del ambiente. b) Proponer y/o coordinar con las entidades competentes de los distintos niveles de gobierno, acciones que coadyuven a impulsar el proceso de formalización minera. c) Revisar y, de ser el caso, proponer la actualización de la Estrategia Nacional para la Interdicción de la Minería Ilegal, d) Coordinar con las entidades públicas y privadas las acciones necesarias para el cumplimiento del objeto y funciones de la Comisión Multisectorial, e) Informar de manera trimestral al/a la Presidente/a del Consejo de Ministros sobre el avance en el cumplimiento de las funciones de la Comisión Multisectorial., f) Otras que el/la Presidente/a del Consejo de Ministros le asigne en el marco de la Comisión Multisectorial (...)



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Despacho de la Presidencia  
del Consejo de Ministros

COMISION MULTISECTORIAL  
DE FORMALIZACIÓN DE LA  
MINERIA DS 143-2023-PCM

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia*

- 1.2 A través del dispositivo legal citado en la referencia b) se aprobó la Estrategia Nacional par al Reducción de Interdicción de la Minería Ilegal en el Perú al 2030 (en adelante Estrategia Nacional 2030) en aras de reducir la minería ilegal en el Perú mediante un enfoque multisectorial que combina interdicción, control de insumos y maquinarias, fiscalización de plantas y registros, y persecución penal de organizaciones criminales. Se articula con la política contra el crimen organizado, incorporando sostenibilidad e interculturalidad, para proteger el ambiente, fortalecer la gobernanza y garantizar seguridad a las comunidades.
- 1.3 Mediante Oficio de la referencia c), la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso solicita a esta Comisión Multisectorial un pronunciamiento respecto al **Proyecto de Ley N.º 14607/2025 CR, que establece el registro obligatorio y la placa de identificación vehicular para vehículos eléctricos de movilidad personal y maquinaria autopropulsada de uso industrial, incluyendo el comiso definitivo cuando se empleen en minería ilegal.**
- 1.4 Por medio del Oficio Múltiple evocado en la referencia d), se cursó comunicación oficial a entidades clave como el Ministerio Público, la Policía Nacional del Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la SUNAT y OSINERGMIN, solicitando la revisión y análisis del proyecto de ley y la remisión de informes técnicos según sus competencias funcionales.
- 1.5 A través del Proveído N.º D000432 2026 PCM MINERIA DS 143 2023 PCM, citado en la referencia e), emitido por el Alto Comisionado para el Combate de la Minería Ilegal, se dispone atender el pedido de opinión sobre el Proyecto de Ley N.º 14607/2025 CR, remitido por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República mediante Oficio N.º 02185 2025 2026 CTC JCMC CR.

## II) Análisis

### A) De las funciones de la Comisión Multisectorial y trabajo articulado

- 2.1 El Decreto Supremo N.º 143-2023-PCM creó la Comisión Multisectorial de naturaleza permanente con el mandato de dar seguimiento a la formalización minera, a las acciones de erradicación de la minería ilegal y a la recuperación del ambiente. Sus funciones incluyen coordinar con las entidades públicas y privadas las acciones necesarias para el cumplimiento del objeto y funciones de la Comisión Multisectorial, monitorear la Estrategia Nacional para la Interdicción de la Minería Ilegal, Elaborar propuestas o recomendaciones de desarrollo alternativo, erradicación de actividades ilegales y remediación en las zonas afectadas por la minería ilegal. y demás funciones enmarcadas en el citado dispositivo legal.
- 2.2 En ese sentido, surge la pertinencia de emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N.º 14607/2025-CR, en tanto es una iniciativa legislativa que incide directamente en los fines institucionales de este órgano colegiado, al proponer mecanismos de control y trazabilidad de la maquinaria autopropulsada, uno de los elementos álgidos en la cadena de valor de la minería ilegal.

### B) Vinculación con la Estrategia Nacional 2030

- 2.3 La creación del Registro Nacional RENAVEMA, propuesta en el proyecto de ley materia de opinión, puede convertirse en una herramienta técnica de gran valor para la implementación de la Estrategia Nacional 2030, al fortalecer la trazabilidad y el intercambio de información entre el Ministerio Público, MTC, la SUNARP, la SUNAT, el MININTER(PNP) y otros



actores claves en la lucha contra la minería ilegal. Este mecanismo de identificación vehicular de maquinaria autopropulsada se articula directamente con los objetivos de control logístico y de inteligencia previstos en la estrategia, permitiendo cerrar vacíos normativos que hoy limitan la eficacia de las acciones de interdicción.

- 2.4 En particular, la propuesta se vincula con dos grupos focalizados de la Estrategia Nacional. El **Grupo 6 – Comercialización y Aduana** donde se plantea la necesidad de estudios sobre las modalidades de transporte de maquinaria y productos mineros, incluyendo mecanismos de seguridad como embalajes y precintos. La existencia de un registro nacional con placas visibles facilitaría la identificación de equipos en tránsito, permitiendo a las autoridades aduaneras y de transporte verificar su legalidad y vincularlos con propietarios responsables.
- 2.5 Por su parte, el **Grupo 7 – Crimen Organizado y Extinción de Dominio** dispone la ejecución de acciones de inteligencia en investigaciones relacionadas con el tráfico de insumos, explosivos y maquinaria, así como la suscripción de convenios interinstitucionales entre el Ministerio Público, la Policía Nacional del Perú y entidades de control. La obligatoriedad de la placa y el registro nacional aportaría un insumo técnico indispensable para estas investigaciones, al permitir rastrear la maquinaria utilizada por organizaciones criminales y facilitar la aplicación de medidas de comiso definitivo y pérdida de dominio.
- 2.6 La propuesta legislativa no solo complementa los objetivos de la Estrategia Nacional 2030, asimismo refuerza la capacidad operativa del Estado para articular acciones de control, inteligencia y sanción, integrando la trazabilidad de la maquinaria pesada como un eje transversal en la lucha contra la minería ilegal.

#### C) Relación con el marco legal vigente

- 2.7 El Decreto Legislativo N.º 1695 incorporó el artículo 307-E al Código Penal, tipificando el tráfico ilícito de insumos químicos y maquinarias destinadas a la minería ilegal, con penas de seis a nueve años de prisión y sanciones pecuniarias. Este avance normativo reconoce que la maquinaria pesada es un insumo crítico en la cadena del delito de minería ilegal, pero su eficacia depende de la capacidad estatal para identificar y rastrear equipos. En ese sentido, el Registro Nacional RENAVEMA y la placa obligatoria se convierten en instrumentos técnicos que permitirían aplicar de manera efectiva el artículo 307-E, vinculando maquinaria incautada con propietarios y operaciones ilícitas.
- 2.8 Asimismo, la Ley N.º 30077 – Ley contra el Crimen Organizado, otorga un marco procesal especializado para la investigación y sanción de delitos cometidos por organizaciones criminales, dentro de los cuales la minería ilegal y el tráfico de maquinaria constituyen modalidades recurrentes. La interoperabilidad entre el registro propuesto y los sistemas de inteligencia financiera y penal reforzaría la capacidad del Estado para aplicar medidas de comiso definitivo y pérdida de dominio.
- 2.9 De este modo, la propuesta legislativa no se limita a un control administrativo, sino que se convierte en un mecanismo de apoyo directo a la persecución penal y a la acción coordinada del Ministerio Público y la Policía Nacional, fortaleciendo la capacidad del Estado para enfrentar la minería ilegal como fenómeno de crimen organizado.

#### D) Aspectos de riesgo legal



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Despacho de la Presidencia  
del Consejo de Ministros

COMISION MULTISECTORIAL  
DE FORMALIZACIÓN DE LA  
MINERIA DS 143-2023-PCM

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia*

- 2.10 La propuesta legislativa, si bien aporta un mecanismo de control relevante, también plantea riesgos que deben ser atendidos para garantizar su eficacia y legitimidad. En primer lugar, resulta indispensable una definición precisa de competencias entre la SUNAT, SUTRAN y OSINERGMIN, a fin de evitar duplicidad normativa y conflictos de atribuciones que podrían debilitar la implementación del registro.
- 2.11 En segundo lugar debe incorporarse una disposición que asegure la interoperabilidad de registros con el Sistema Interoperable de la Pequeña Minería y Minería Artesanal (SIPMMA) y otras plataformas de trazabilidad que puedan surgir como producto de la gestión pública.
- 2.12 Finalmente, es imprescindible establecer procedimientos de fiscalización efectivos en zonas de alta incidencia minera, de modo que la norma se materialice no solo en gabinete, sino que además sea completado con fiscalización en campo, a fin de asegurar que la propuesta cumpla su finalidad de fortalecer la lucha contra la minería ilegal, evitando que se convierta en una carga administrativa sin resultados tangibles.

### III) Conclusiones y recomendaciones

- 3.1 El Proyecto de Ley N.º 14607/2025-CR se articula directamente con el mandato de la Comisión Multisectorial creada por el DS N.º 143-2023-PCM, al fortalecer la trazabilidad y el control de la maquinaria autopropulsada utilizada en minería ilegal.
- 3.2 La obligatoriedad del registro y la placa vehicular complementaría la Estrategia Nacional 2030 y facilitaría la aplicación del artículo 307-E del Código Penal, dotando al Estado de un instrumento operativo que respalda la interdicción, el comiso definitivo y la coordinación interinstitucional.
- 3.2 Se recomienda que el RENAHEMA se articule con los sistemas de información del Sistema Interoperable de la Pequeña Minería y Minería Artesanal (SIPMMA) (SIPMMA) y con los registros de la SUNARP y SUNAT, en aras de garantizar una real interoperabilidad y trazabilidad.
- 3.3 Se recomienda que la Comisión de Transportes y Comunicaciones evalúe las observaciones señaladas por las instituciones de PCM, Ministerio Público, la Policía Nacional del Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la SUNAT y OSINERGMIN, el MINEM y el MININTER, a fin de introducir los ajustes técnicos y legales que garanticen la seguridad jurídica y la coordinación interinstitucional.

Es todo cuanto tengo que informar para los fines.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

**RODOLFO GARCIA ESQUERRE**

ALTO COMISIONADO

COMISION MULTISECTORIAL DE FORMALIZACIÓN DE LA MINERIA DS 143-2023-PCM

cc.:RGE/yca.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión  
en Energía y Minería - Osinergmin

“Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Magdalena del Mar, 28 de mayo del 2026

**Oficio N° 178-2026-OS-GG**

**Expediente: 202600118309**

Señor

**Rodolfo Garcia Esquerre**

Alto Comisionado

**Presidencia del Consejo de Ministros**

Presente. -

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR

Referencia : Oficio Múltiple N° D000101-2026-PCM-MINERIA DS 143-2023-PCM

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de saludarlo y dar atención al documento de la referencia, a través del cual solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR, “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 dichos equipos cuando sean utilizados en minería ilegal”.

Al respecto, se remite el Informe N° GSE/DSR-993-2026, de la Gerencia de Supervisión de Energía, mediante el cual se atiende lo solicitado.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

**Alberto Matías Perez Morón**  
**Gerente General**



**Osinergmin**

TRABAJANDO POR UNA ENERGÍA Y MINERÍA SEGURAS Y SOSTENIBLES



## INFORME

Miraflores, 28 de mayo del 2026

**Expediente: 202600118309**

**N° GSE/DSR-993-2026**

A : Gerencia General

De : Gerencia de Supervisión de Energía (GSE)

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR, "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 dichos equipos cuando sean utilizados en minería ilegal."

Referencia : Oficio Múltiple N° D000101-2026-PCM-MINERIA DS 143-2023-PCM

### I. SUMILLA

De la evaluación del Proyecto de Ley N.º 14607/2025-CR, "Ley que establece el Registro Obligatorio y la Placa de Identificación Vehicular para Vehículos Eléctricos de Movilidad Personal y Maquinaria Autopropulsada de Uso Industrial", se advierte que las funciones de fiscalización previstas en dicha propuesta normativa no se encuentran comprendidas dentro del ámbito de competencias legalmente atribuidas a Osineergmin; por lo que corresponde excluir a este Organismo de las entidades fiscalizadoras contempladas en el referido proyecto de ley.

### II. OBJETO

El presente informe tiene por objeto atender el requerimiento de opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR, "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 dichos equipos cuando sean utilizados en minería ilegal" (en adelante "Proyecto de Ley"), solicitado por el señor Rodolfo Garcia Esquerre, Alto Comisionado de la Presidencia del Consejo de Ministros, mediante Oficio Múltiple N° D000101-2026-PCM-MINERIA DS 143-2023-PCM.

### III. ANTECEDENTE

Mediante Oficio Múltiple N° D000101-2026-PCM-MINERIA DS 143-2023-PCM, recibido el 27 de mayo de 2026, el señor Rodolfo Garcia Esquerre, Alto Comisionado de la Presidencia del Consejo de Ministros, remitió el Proyecto de Ley para opinión de Osineergmin.

#### IV. BASE LEGAL

- Ley N° 26734, Ley de creación del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinermin).
- Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos.
- Decreto Supremo N° 054-2001-PCM, Reglamento General de Osinermin.
- Decreto Supremo N° 088-2013-PCM, Listado de funciones técnicas bajo la competencia de Osinermin.
- Decreto Supremo N° 010-2016-PCM, Reglamento de organización y funciones de Osinermin.
- Texto Único Ordenado de la Ley de N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2026-JUS.

#### V. FÓRMULA LEGAL DEL PROYECTO DE LEY N° 14607/2025-CR

El texto del Proyecto de Ley, materia del presente informe, está compuesto por los siguientes artículos principalmente:

**“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 DICHOS 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, cuadríciclos, ciclomotores eléctricos o cualquier otro 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 continuarán rigiéndose exclusivamente por sus normas especiales y no quedan comprendidos en el régimen 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 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 7. Fiscalización**

*“Esta facultad 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.”*

**VI. OPINIÓN SOBRE EL PROYECTO DE LEY N° 14607/2025-CR**

**6.1 Sobre el Principio de Legalidad en el ejercicio de las funciones de Osineergmin**

El ejercicio de las funciones y competencias asignadas a un organismo de la administración pública, como es el caso de Osineergmin, debe ser desempeñado en concordancia con el Principio de Legalidad, entendido como aquel deber de la Administración de actuar dentro del ámbito de competencia que le fue atribuido por la Constitución y las demás leyes, conforme lo señala el artículo 1.1 del Texto Único Ordenado de la Ley de N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

Las competencias de Osinergmin le han sido otorgadas por la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores, y la Ley N° 26734, Ley del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía, las mismas que fueron desarrolladas en el Reglamento General de Osinergmin aprobado mediante Decreto Supremo N° 054-2001-PCM. De acuerdo con el artículo 3 de la Ley N° 27332, Osinergmin ejerce las funciones de supervisar, regular, normar, fiscalizar y sancionar, y solucionar controversias y reclamos de usuarios de los servicios que regula en los subsectores de electricidad e hidrocarburos.

De las normas citadas, la función supervisora comprende la facultad de verificar el cumplimiento de las obligaciones de los agentes supervisados, establecidas en la normativa sectorial y en los contratos bajo el ámbito de competencia de Osinergmin, así como en las disposiciones emitidas por el organismo regulador.

La función fiscalizadora y sancionadora comprende la facultad de realizar las acciones conducentes para imponer sanciones a los agentes por el incumplimiento de obligaciones establecidas en la normativa sectorial bajo el ámbito de competencia de Osinergmin, así como por el incumplimiento de disposiciones emitidas por el organismo regulador.

En ejercicio de su función reguladora, este Organismo tiene la facultad de fijar tarifas del servicio público de electricidad, así como del servicio de transporte de hidrocarburos por ductos y distribución de gas natural por red de ductos.

En el ámbito del sector minería, las actividades mineras supervisadas por Osinergmin incluyen la exploración, explotación, beneficio, transporte minero y almacenamiento de concentrados de mineral. Asimismo, en la fiscalización del sector minero Osinergmin no participa en el procedimiento de formalización de actividades mineras ni le corresponde realizar acciones o controlar las actividades de minería informal, minería ilegal u otras actividades ilegales<sup>1</sup>.

Sin perjuicio de lo indicado, en el subsector hidrocarburos, Osinergmin realiza actividades de apoyo en la lucha contra la minería ilegal exclusivamente en el departamento de Madre de Dios, a través del control de combustible, en cumplimiento del Decreto Legislativo N° 1103 y del Decreto Supremo N° 016-2014-EM, los cuales regulan su participación en la zona de régimen complementario, no pudiendo extender su competencia a ámbitos que no le han sido atribuidos por ley<sup>2</sup>.

Como se ha señalado, el ejercicio de las funciones antes señaladas tiene su origen en el ordenamiento jurídico, debiendo regirse por el Principio de Legalidad, a efectos de garantizar

<sup>1</sup> Según lo dispuesto en el literal o) del artículo 101° del texto único Ordenado de la Ley General de Minería, aprobado por Decreto Supremo N° 014-92-EM, las denuncias por extracción ilícita de mineral corresponden ser atendidas por la Dirección General de Minería del Ministerio de Energía y Minas.

<sup>2</sup> A través del Decreto Legislativo N° 1103 se dictaron medidas de control y fiscalización en la distribución, transporte y comercialización de Insumos Químicos (combustibles) que pueden ser utilizados en la Minería Ilegal. A su vez, el Decreto Supremo N° 016-2014-EM y modificatorias, dispuso mecanismos especiales de control de insumos químicos que pueden ser utilizados en la minería ilegal, creando un Régimen Complementario de Control e incorporando dentro de su alcance al departamento de Madre de Dios; siendo que, bajo dicho régimen, Osinergmin realiza acciones de control respecto de los combustibles (Diésel, Diésel BX, Gasolinas y Gasoholes).

el respeto al ordenamiento y la seguridad jurídica. En ese entender, no resulta posible que este Organismo, se atribuya o pueda ser encargado de realizar funciones que no han sido contempladas en el marco normativo que define sus competencias.

## 6.2 Sobre el Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR

El Proyecto de Ley N.º 14607/2025-CR propone establecer el “Registro Obligatorio y la Placa de Identificación Vehicular para Vehículos Eléctricos de Movilidad Personal y Maquinaria Autopropulsada de Uso Industrial”, disponiendo además medidas de fiscalización y sanción vinculadas al uso de dichos equipos en minería ilegal. Entre otros aspectos, el proyecto contempla la participación del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería – Osineergmin dentro de las entidades facultadas para fiscalizar el cumplimiento de dicha regulación.

No obstante, de la revisión integral del proyecto normativo, se advierte que las materias reguladas se encuentran referidas principalmente al control del transporte, identificación vehicular, fiscalización de maquinaria vinculada a actividades de minería ilegal y control de circulación de equipos autopropulsados, ámbitos que no forman parte de las competencias legalmente atribuidas a Osineergmin.

En efecto, conforme a la Ley N.º 26734, Ley de Creación de Osineergmin, la Ley N.º 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, y el Reglamento General de Osineergmin aprobado mediante Decreto Supremo N.º 054-2001-PCM, este Organismo ejerce funciones de supervisión, fiscalización y sanción respecto de las actividades de los subsectores electricidad, hidrocarburos y minería, circunscritas al ámbito técnico y operativo propio de dichas actividades y dentro de las competencias expresamente atribuidas por ley.

Asimismo, el ejercicio de las competencias administrativas debe sujetarse estrictamente al Principio de Legalidad previsto en el Texto Único Ordenado de la Ley N.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, en virtud del cual las entidades públicas únicamente pueden ejercer las atribuciones expresamente conferidas por el ordenamiento jurídico.

En dicho contexto, las funciones previstas en el Proyecto de Ley N.º 14607/2025-CR vinculadas a la fiscalización del registro vehicular, control de circulación, verificación documentaria, identificación física de equipos y acciones orientadas al control de la minería ilegal mediante mecanismos de tránsito o transporte, corresponden principalmente a competencias propias de entidades vinculadas al transporte terrestre, control territorial, seguridad pública y fiscalización ambiental o minera especializada.

Si bien Osineergmin participa en determinadas acciones de apoyo vinculadas a la lucha contra la minería ilegal, estas se encuentran circunscritas a competencias específicas expresamente previstas en el ordenamiento jurídico –como el control de combustibles en el marco del Decreto Legislativo N.º 1103 y normas complementarias aplicables al Régimen Complementario de Control en Madre de Dios–, no comprendiendo funciones generales de control vehicular, fiscalización de tránsito, registro de maquinaria ni verificación de

circulación de equipos autopropulsados. En consecuencia, las funciones previstas en la propuesta normativa exceden el ámbito de las competencias regulatorias y supervisoras legalmente atribuidas a Osinergmin.

Cabe señalar que el propio proyecto contempla la participación de diversas entidades como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Policía Nacional del Perú, la SUNAT, gobiernos regionales y municipalidades, las cuales sí guardan relación directa con las materias objeto de regulación. En contraste, la incorporación de Osinergmin como entidad fiscalizadora no se encuentra sustentada en funciones legalmente atribuidas a este Organismo, generando una ampliación competencial no prevista en su marco normativo vigente.

En tal sentido, considerando el marco competencial de Osinergmin y el Principio de Legalidad que rige el ejercicio de la función administrativa, se considera pertinente que el Proyecto de Ley excluya expresamente a Osinergmin de las entidades encargadas de la fiscalización y control previstas en la propuesta normativa.

## **VII. CONCLUSION**

De la evaluación del Proyecto de Ley N.º 14607/2025-CR, “Ley que establece el Registro Obligatorio y la Placa de Identificación Vehicular para Vehículos Eléctricos de Movilidad Personal y Maquinaria Autopropulsada de Uso Industrial”, se advierte que las materias reguladas y las funciones de fiscalización previstas en dicha propuesta normativa no se encuentran comprendidas dentro del ámbito de competencias legalmente atribuidas a Osinergmin, al estar vinculadas principalmente al control del transporte, identificación vehicular y fiscalización de equipos vinculados a actividades de minería ilegal. En consecuencia, se considera pertinente que Osinergmin sea excluido de las entidades fiscalizadoras contempladas en el referido proyecto normativo.

## **VIII. RECOMENDACIÓN**

Se recomienda remitir el presente informe a la Presidencia del Consejo de Ministros, para los fines pertinentes.

Atentamente,

**Juan De Tomás Sánchez**

Gerente de Supervisión Regional  
División de Supervisión Regional

Visto el informe precedente y estando de acuerdo con lo señalado, se aprueba y se eleva a la Gerencia General para los fines pertinentes.

**Óscar Alfredo Echegaray Pacheco**  
**Gerente de Supervisión de Energía**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osineergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osineergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **V5Ju1RMZF**



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Superintendencia  
de Transporte Terrestre de  
Personas, Carga y Mercancías

*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”*

Señor

**RODOLGO GARCÍA ESQUERRE**

ALTO COMISIONADO PARA EL COMBATE DE LA MINERÍA ILEGAL

**PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS**

Edificio Víctor Raúl Haya De La Torre 3er Piso, Oficina 305

Cercado de Lima. -

**Asunto** : Atención a la solicitud de opinión institucional sobre el Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR, que establece el registro obligatorio y la placa de identificación vehicular para vehículos eléctricos de movilidad personal y maquinaria autopropulsada de uso industrial, y dispone el comiso definitivo de dichos equipos cuando sean utilizados en minería ilegal.

**Referencia** : a) Oficio Múltiple N° D000101-2026-PCM-MINERIA DS 143-2023-PCM  
b) Oficio N° 0952-2026-MTC/18  
c) Memorando N° D000293-2026-SUTRAN-GEN  
d) Informe N° D000091-2026-SUTRAN-SGN  
e) Informe N° D000325-2026-SUTRAN-OAJ

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y, en atención al documento de referencia a), mediante el cual su despacho trasladó a la SUTRAN la solicitud formulada por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, relacionada con la emisión de opinión institucional respecto del Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR, denominado “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 dichos equipos cuando sean utilizados en minería ilegal”.

Al respecto, se remiten los Informes N° D000091-2026-SUTRAN-SGN y N° D000325-2026-SUTRAN-OAJ, elaborados por la Subgerencia de Normas de la Gerencia de Estudios y Normas y la Oficina de Asesoría Jurídica, respectivamente, los cuales contienen el análisis técnico y legal correspondiente y concluyen que corresponde emitir opinión con observaciones respecto del Proyecto de Ley, en el marco de las competencias institucionales de la SUTRAN.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para reiterarle las muestras de mi especial consideración.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

**GILMER ALVAREZ ZAPATA**

SUPERINTENDENTE DE LA SUPERINTENDENCIA  
SUTRAN

GAZ/ycr

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: RH6BVTL



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

A : **CLAUDIA MARIA HOPKINS RODRIGUEZ**  
GERENTE DE LA GERENCIA DE ESTUDIOS Y NORMAS

DE : **JACQUELINE BRICEÑO CORTEZ**  
SUBGERENTE (e) DE LA SUBGERENCIA DE NORMAS

ASUNTO : Opinión sobre el Proyecto de Ley N.º 14607/2025-CR “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 dichos equipos cuando sean utilizados en minería ilegal”

REFERENCIA : a) Oficio N.º 0952-2026-MTC/18 (25-05-2026)  
b) Proveído N.º D001456-2026-SUTRAN-SP (25-05-2026)  
c) Proveído N.º D000877-2026-SUTRAN-GEN (26-05-2026)  
d) Memorando N.º D000143-2026-SUTRAN-SGN (27-05-2026)  
e) Memorando N.º D000619-2026-SUTRAN-GSF (29-05-2026)

FECHA : Lima, 02 de junio de 2026

## I. OBJETO:

El presente informe tiene por objeto atender la solicitud de opinión sobre el Proyecto de Ley N.º 14607/2025-CR “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 dichos equipos cuando sean utilizados en minería ilegal” (**Proyecto de Ley**).

## II. ANTECEDENTES

- 2.1. Mediante el documento de referencia a), la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (**DGPRTM**) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (**MTC**) remitió a la Superintendencia de (**SP de SUTRAN**) el **Proyecto de Ley**, con el objeto de que, en el marco de sus competencias, emita la opinión correspondiente.
- 2.2. Con el documento de la referencia b), la **SP de SUTRAN** trasladó el documento de la referencia a) a la Gerencia de Estudios y Normas (**GEN**) para que brinde atención a lo requerido por la **DGPRTM**, luego de consolidar las respuestas de las áreas vinculadas al tema.
- 2.3. A través del proveído de referencia c), la **GEN** trasladó el oficio de referencia a) a la Subgerencia de Normas (**SGN**) para su atención.
- 2.4. Para tal efecto, mediante documento de la referencia d), la **SGN** solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (**GSF**) que emitan su opinión sobre el **Proyecto de Ley**.
- 2.5. A través del documento de la referencia e), la **GSF** emitió opinión sobre la propuesta legislativa.

## III. ANÁLISIS

### Sobre las competencias de la SGN de la GEN

- 3.1 El artículo 35 del Reglamento de Organización y Funciones de la **Sutran**, aprobado por el Decreto Supremo N.º 006-2015-MTC (**ROF de la Sutran**), establece que la **GEN** es el órgano de línea encargado de formular proyectos de normas, reglamentos y disposiciones relacionadas con actividades de

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: **0UD9QFJ**



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

prevención, supervisión, fiscalización, seguimiento y evaluación sobre el cumplimiento de la normativa en materia de transporte terrestre, tránsito, servicios complementarios, pesos y medidas. Asimismo, el artículo 36, literal e), del mismo reglamento establece que la **GEN** tiene como función específica **emitir opinión técnica en materia de su competencia**.

- 3.2 Por su parte, de acuerdo con el artículo 39 del **ROF de la Sutran**, la **SGN** está encargada de proponer proyectos de normas, lineamientos, procedimientos y disposiciones relacionadas con la prevención, fiscalización y sanción de las actividades de transporte terrestre, tránsito, servicios complementarios y del control de pesos y medidas.
- 3.3 Además, los literales b) y d) del mencionado artículo asignan a la **SGN** la función específica de **evaluar y emitir opinión sobre proyectos de normas relacionadas a las competencias de la Sutran, así como las demás funciones que le asigne la GEN en el ámbito de su competencia**.

### Sobre el Proyecto de Ley

- 3.4 De la revisión del **Proyecto de Ley**, se advierte que este tiene por objeto **establecer como una obligación el registro y la placa de identificación vehicular** para ciertas categorías de equipos autopropulsados que, al momento de la entrada en vigencia, no se encontraban obligados, conforme al Reglamento Nacional de Tránsito vigente a la fecha de promulgación de la ley.
- 3.5 En esa línea, resulta necesario señalar que, de conformidad con la exposición de motivos, la problemática que motiva el **Proyecto de Ley** es la siguiente:

“(...)

#### **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 (...)

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° 1395 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 (...)

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 (...)

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.” (énfasis agregado)

- 3.6 En ese sentido, el **Proyecto de Ley** propone la siguiente fórmula legal:

#### **“LEY QUE ESTABLECE EL REGISTRO OBLIGATORIO Y LA PLACA DE IDENTIFICACION VEHICULAR PARA VEHICULOS ELECTRICOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y MAQUINARIA AUTOPROPULSADA DE USO INDUSTRIAL. DISPONE, ADICIONALMENTE, EL COMISO DEFINITIVO DE DICHOS EQUIPOS CUANDO SEAN UTILIZADOS EN MINERIA 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 0 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

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: **0UD9QFJ**



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

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.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: 0UD9QFJ



*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”*

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 RENAHEMA 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 (RENAHEMA) 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 Derogánsese 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 RENAHEMA 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 RENAHEMA 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 RENAHEMA 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 el Peruano.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: 0UD9QFJ



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- 3.7 Al respecto, con relación a los argumentos técnicos y normativos que sustentan el **Proyecto de Ley**, el artículo 1 del Reglamento de la Ley Marco para la producción y sistematización legislativa, aprobado con Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, dispuso que los proyectos normativos de alcance general deben contener una exposición de motivos, que incluya:
- Fundamento técnico de la propuesta normativa.
  - Análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos de la norma.
  - Análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional.
- 3.8 No obstante, de la revisión realizada, se observa que la propuesta legislativa carece de los fundamentos técnicos que justifiquen la necesidad de la norma, toda vez que no identifica de forma clara y precisa el problema público a resolver, pues señala de forma genérica que son cuatro (04) las situaciones que ha identificado tanto en materia de seguridad vial, minería, recaudación fiscal y la regulación de los vehículos; asimismo, no incluye el análisis de necesidad, viabilidad y oportunidad del proyecto, el análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos, ni desarrolla el escenario resultante que generaría la propuesta normativa.
- 3.9 En efecto, la exposición de motivos del **Proyecto de Ley** no analiza si el “stock normativo”, es decir, la regulación vigente, podría resolver los problemas públicos identificados. Tampoco evalúa si la falta de solución se debe a la ineficacia en su aplicación, originada por problemas de gestión, recursos o limitaciones tecnológicas. A partir de este análisis se podría, por ejemplo, **concluir que se puede ajustar la regulación existente, abarcando supuestos no comprendidos, en lugar de emitir una nueva regulación.**
- 3.10 Asimismo, la exposición de motivos del **Proyecto de Ley** no presenta datos cuantitativos que se encuentren vinculados con los problemas públicos que se pretende atender; y en esa línea, tampoco desarrolla un análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos, limitándose a señalar lo siguiente:
- “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 la 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.”*
- 3.11 Sin embargo, no se ha desarrollado la relación causal entre la creación del **RENAVEMA** con la seguridad vial, la lucha contra la minería ilegal, el déficit en la recaudación fiscal y la asimetría regulatoria que existiría respecto de los vehículos.
- 3.12 Finalmente, de la revisión de la exposición de motivos no se advierte el desarrollo de los escenarios resultantes a partir de la implementación del **RENAVEMA**, por ejemplo, un escenario optimista, pesimista y otro intermedio, tomando en cuenta las restricciones de recursos materiales y tecnológicos existentes en el Estado.
- 3.13 **Sin perjuicio de lo señalado, corresponde analizar el contenido de la propuesta con el fin de determinar si esta resulta beneficiosa para el sistema de transporte y tránsito. Ello, en cuanto el Proyecto de Ley adquiere especial relevancia para la entidad, si se considera que en el artículo 7 del citado proyecto se ha establecido que la SUTRAN, al igual que otras entidades, estará facultada para fiscalizar el cumplimiento de la norma, dentro del ámbito de sus competencias**
- Sobre las competencias de fiscalización de SUTRAN**
- 3.14 Por tanto, de manera preliminar, es necesario precisar que los artículos 1, 2 y 4 de la Ley de Creación, Ley N° 29380, establecen que la **Sutran** es una entidad adscrita al **MTC** que tiene competencia, entre otros, para **fiscalizar el servicio y las actividades del transporte de personas y mercancías de ámbito nacional e internacional, así como para supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las normas relacionadas con el tránsito contenidas en el Reglamento Nacional de Tránsito.**
- 3.15 En ese mismo sentido, los artículos 2 y 5 del **Reglamento de la Ley N° 29380**, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2009-MTC, precisan los **alcances de las funciones de fiscalización en materia de transporte** de personas y mercancías, y las competencias en materia de fiscalización y sanción de tránsito atribuidas legalmente:

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: 0UD9QFJ



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

**“Artículo 2.- Ámbito de aplicación**

Los alcances del presente Reglamento comprenden:

a) La supervisión, fiscalización y control de los servicios de transporte terrestre en los ámbitos nacional e internacional.

(...)

c) La supervisión, fiscalización y control del cumplimiento de las normas relacionadas con el tránsito en el ámbito de la red vial nacional, departamental o regional, y las establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos.

**Artículo 5.- Funciones de Supervisión, Fiscalización y Control**

Abarca las actividades relacionadas con la materia y ámbito de su competencia, pudiendo:

a) Supervisar el cumplimiento de la normatividad que regula las condiciones de acceso y permanencia y la prestación del servicio de transporte terrestre en sus diversas modalidades, el tránsito de vehículos en la red vial de su competencia, los servicios complementarios y lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Vehículos.

b) Fiscalizar la actividad del servicio de transporte terrestre en sus diversas modalidades, así como los servicios complementarios de transporte y tránsito terrestre.

(...)

e) Administrar el régimen de imposición de papeletas por las infracciones de tránsito detectadas en la red vial de su competencia; así como el régimen de infracciones al transporte terrestre, a sus servicios complementarios y de las derivadas del control de pesos y medidas vehiculares.

(...). (Énfasis agregado)

- 3.16 Adicionalmente, sobre la competencia de fiscalización de tránsito de SUTRAN, se deben considerar las siguientes precisiones las cuales han sido establecidas en los artículos 324 y 327 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC (RTRAN):

**“Artículo 324.- Detección de infracciones por incumplimiento de las normas de tránsito terrestre.**

La detección de infracciones por incumplimiento de las normas de tránsito terrestre corresponde a la autoridad competente, la misma que, para tal efecto, cuenta con el apoyo de la Policía Nacional del Perú asignada al control del tránsito, la que realizará acciones de control en la vía pública o podrá utilizar medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan verificar la comisión de infracciones de manera verosímil.

Cuando se detecten infracciones mediante acciones de control en la vía pública, el efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito impondrá la papeleta por la comisión de las infracciones que correspondan.

Cuando se detecten infracciones al tránsito mediante los medios o mecanismos electrónicos, computarizados o tecnológicos mencionados en el párrafo primero del presente artículo, la autoridad competente, en la jurisdicción que corresponda, deberá emitir el acto administrativo que corresponda y aparejarla con el testimonio documental, filmico, fotográfico, electrónico o magnético que permita verificar su comisión.

(...)

**Artículo 327.- Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papeleta**

Las infracciones de tránsito pueden ser detectadas a través de intervenciones realizadas en la vía pública, mediante la utilización de medios electrónicos, computarizados u otro mecanismo tecnológico o por denuncia ciudadana que permitan verificar la comisión de la infracción de manera verosímil, siguiendo para su intervención el procedimiento siguiente:

(...)

Las infracciones de tránsito pueden ser detectadas a través de intervenciones realizadas en la vía pública, mediante la utilización de medios electrónicos, computarizados u otro mecanismo tecnológico o por denuncia ciudadana que permitan verificar la comisión de la infracción de manera verosímil, siguiendo para su intervención el procedimiento siguiente:

1.- Intervención para la Detección de infracciones del Conductor en la Vía Pública.

Para la imposición de la papeleta por infracción detectada en la vía pública el efectivo de la Policía Nacional del Perú, debe:

- Ordenar al conductor que detenga el vehículo; acto seguido se debe acercarse a la ventanilla del lado del conductor. Por ningún motivo el conductor debe bajarse del vehículo.
- Solicitar al conductor la documentación referida en el artículo 91 del presente Reglamento.
- Indicar al conductor el código y descripción de la(s) infracción(es) detectada(s).
- Consignar la información en todos los campos señalados en el artículo 326 del presente Reglamento, en la Papeleta de Infracción que corresponda por cada infracción detectada.
- Solicitar la firma del conductor.
- Devolver los documentos al conductor, conjuntamente con la copia de la papeleta, concluida la intervención.
- Dejar constancia del hecho en la papeleta, en caso la persona intervenida se niegue a firmar la misma. En ambos casos se entenderá debidamente notificada la papeleta de infracción al conductor.

2.- Detección de infracciones a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos.

Para la imposición de la papeleta por infracción detectada a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos la autoridad competente debe:

- Contar con medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos debidamente certificados por la autoridad nacional competente, salvo que no exista norma técnica vigente sobre su utilización. La referida certificación no debe tener más de un año de antigüedad, excepto que la normativa específica que regule el medio tecnológico empleado establezca un plazo diferente de certificación.
- Probar de manera verosímil la comisión de la infracción y la identificación del vehículo en que se comete la misma.
- Notificar la papeleta de infracción derivada de la detección de infracciones a través de estos medios o mecanismos al responsable administrativo de la misma. Se presume al propietario del vehículo como responsable de la comisión de la infracción, salvo que acredite de manera indubitable que el vehículo con el que se cometió la infracción lo había enajenado, no estaba bajo su tenencia o posesión, debiendo denunciar ante la autoridad competente, los datos del comprador, tenedor o poseedor del vehículo responsable.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: 0UD9QFJ



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

La notificación de la papeleta al conductor se produce con su emisión y entrega al mismo en la vía pública o en el lugar de domicilio.

La notificación de la papeleta al propietario del vehículo se produce con la entrega de la papeleta en el lugar de su domicilio.

En cualquier caso, tratándose de papeletas de infracción detectadas a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos, para efectos de la notificación de la papeleta se debe adjuntar la copia del testimonio documental, filmico, fotográfico, electrónico o magnético respectivo.

3.- Detección de infracciones por denuncia ciudadana.

Para los casos de infracciones detectadas por cualquier ciudadano, éste debe identificarse ante la autoridad competente, indicando el hecho o conducta denunciada, la fecha y lugar en el que se produjo el mismo. La denuncia debe sustentarse a través del medio probatorio filmico, fotográfico u otro similar, para tal efecto el denunciante entrega el medio probatorio en forma física, electrónica u otra posible, que además permita identificar la infracción de tránsito y la Placa Única de Rodaje del vehículo respectivo.

Recibida la denuncia, la autoridad competente procede a la evaluación de la conducta denunciada y, de ser el caso, la determinación de la posible infracción o infracciones. Considerando la evaluación efectuada, la autoridad competente procede de la siguiente forma:

3.1. Cuando de la evaluación se determine que, los hechos denunciados no constituyen infracción o sea improcedente imponer sanción, dado que no se pueda identificar al posible infractor, la autoridad competente debe emitir resolución disponiendo el archivamiento del procedimiento.

3.2. Cuando de la evaluación se determine la presunta comisión de infracción, la autoridad competente emite resolución dando inicio al procedimiento administrativo sancionador de oficio conforme lo dispuesto en el presente Reglamento.”(\*)

- 3.17 Por tanto, se desprende que la **Sutran es competente para fiscalizar la materia de transporte de personas y mercancías de ámbito nacional e internacional, lo que incluye el servicio y la actividad formal e informal. Asimismo, es competente para fiscalizar, en materia de tránsito a través de la detección de infracciones con medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismo, así como a través de denuncias, respecto del cumplimiento de las normas de tránsito en la red vial nacional, departamental o regional.**

#### **Sobre el eje de seguridad vial y regulación vehicular**

- 3.18 Ahora bien, en tanto la exposición de motivos del **Proyecto de Ley** hace referencia a los problemas públicos detectados en la seguridad vial y la regulación de vehículos, precisando en la fórmula legal la mención a los Vehículos de Movilidad Personal (**VMP**) y a los vehículos que son utilizados en sectores de minería, construcción, agrícola y logístico, resulta necesario tener en cuenta que es lo que señala el Reglamento Nacional de Vehículos (**RNV**), aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, al respecto.
- 3.19 De manera preliminar, corresponde precisar que, en el numeral 53 del Anexo II del **RNV** se ha señalado que un **vehículo es un medio capaz de desplazamiento pudiendo ser motorizado o no, que sirve para transportar personas o mercancías**, el cual, a su vez se clasifica en vehículo articulado, vehículo combinado, vehículo de carga, vehículo de colección, **vehículo especial** y vehículo incompleto.
- 3.20 Sobre los vehículos especiales, el **RNV** especifica:

“53). Vehículo. - (...) (...)

5. Vehículo especial. - Son aquellos autopropulsados o remolcados, incluyendo sus combinaciones, que, por sus características particulares de diseño y en función a estar destinados a realizar obras o servicios determinados, no cumplen con las disposiciones de pesos, medidas, emisiones u otras establecidas en el Reglamento.

No se consideran vehículos especiales a las máquinas y equipos diseñados y fabricados exclusivamente para el uso fuera del SNTT, en la industria de la construcción, minería y agricultura (máquinas amarillas y máquinas verdes).

Las combinaciones especiales consignadas en el Anexo I: Clasificación Vehicular, que cumplen con las disposiciones de pesos, medidas, emisiones u otras establecidas en el presente reglamento no se consideran vehículos especiales.” (énfasis agregado)

- 3.21 De otro lado, en el numeral 84 del Anexo II del citado reglamento, se define al **vehículo automotor como aquel vehículo autopropulsado por su propia fuerza motriz, que circula por las vías terrestres a excepción de las vías férreas, siendo que este tipo de vehículo forma parte de la clasificación vehicular establecida en el Anexo I del RNV**. Al respecto, el citado anexo señala como clasificación vehicular, la siguiente:

“Categoría L: Vehículos automotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos destinados a circular por las vías públicas terrestres. (...)

Categoría M: Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de pasajeros. (...)

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: 0UD9QFJ



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

**Categoría N:** Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de mercancía.  
(...)

**Categoría O:** Remolques (incluidos semiremolques).” (énfasis agregado)

- 3.22 Asimismo, en los numerales 74 y 75 del anexo II se han definido a las maquinas amarillas y las maquinas verdes, de la siguiente manera:

**74) Máquina amarilla:** Máquina o equipo diseñado y fabricado para ser usado exclusivamente en la industria de la construcción o minería, el cual no se considera vehículo especial ni para uso especial. No está destinado a circular dentro del SNTT.

**75) Máquina verde:** Máquina o equipo diseñado y fabricado para ser usado exclusivamente en la industria agrícola o forestal, el cual no se considera vehículo especial ni para uso especial. No está destinado a circular dentro del SNTT.”

- 3.23 Finalmente, en el numeral 90 del Anexo II del RNV, se define los vehículos de movilidad personal (VMP), como aquellos vehículos equipados con un motor eléctrico que se desplazan a una velocidad mayor a 12 km/h y una velocidad máxima de construcción hasta 25 km/h. El VMP no forma parte de la clasificación vehicular establecida en el Anexo I del RNV.
- 3.24 De lo expuesto se desprende que si bien, los VMP hacen uso de un motor eléctrico, los mismos no han sido considerados en el RNV como vehículos automotores, pues no forman parte de la clasificación de las categorías de vehículos que se han contemplado en su Anexo I.
- 3.25 Así también, las maquinarias de línea amarilla y verde tampoco han sido consideradas como vehículos automotores, pues conforme se precisó en el inciso 5 del numeral 53 del Anexo II, este tipo de maquinaria no es un vehículo especial pues ha sido diseñado y fabricado para circular fuera del Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT).
- 3.26 Por tanto, de una lectura sistemática de lo expuesto con el artículo 2 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC (RNAT)<sup>1</sup>, se tiene que los VMP no se encuentran actualmente dentro del ámbito de fiscalización en materia de transportes y tránsito de SUTRAN, toda vez que, este tipo de vehículos menores se rigen por sus leyes y reglamentos respectivos, mismos que de acuerdo con los incisos a) y b) del numeral 18.1 del artículo 18<sup>2</sup> de la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (LGTT), son fiscalizados por las Municipalidades Distritales.
- 3.27 Asimismo, respecto a las maquinarias de línea amarilla y verde, se tiene que en tanto estos no circulan en el SNTT por sus propios medios, pues se encuentran prohibidas de hacerlo conforme lo dispuesto en el artículo 155 del RTRAN<sup>3</sup>, la SUTRAN tampoco tiene competencia en lo concerniente a su fiscalización.
- 3.28 En ese sentido, es que la GSF ha señalado que el Proyecto de Ley, desnaturaliza el ámbito de competencias de la SUTRAN, así como el SNTT; pues por un lado podría generarse una duplicidad de funciones de fiscalización con otras entidades, que ya cuentan con la competencia para fiscalizar vehículos menores motorizados y no motorizados; y por otro lado, la propuesta normativa deformaría el SNTT al incluir la circulación de maquinaria extractiva, toda vez que la circulación de esta no respondería a la lógica funcional del sistema.

<sup>1</sup> REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE, APROBADO MEDIANTE DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC

Artículo 2.- Alcance del Reglamento

El presente Reglamento no comprende, dentro de su ámbito, el servicio de transporte ferroviario y el servicio de transporte especial de usuarios en vehículos menores motorizados o no motorizados, los que se rigen por sus leyes y reglamentos respectivos (...)

<sup>2</sup> LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE

Artículo 18.- De las competencias de las Municipalidades Distritales

18.1 Las Municipalidades Distritales ejercen las siguientes competencias:

a) En materia de transporte: en general, las que los reglamentos nacionales y las normas emitidas por la Municipalidad Provincial respectiva les señalen y en particular, la regulación del transporte menor (mototaxis y similares).

b) En materia de tránsito: la gestión y fiscalización, dentro de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la municipalidad provincial respectiva y los reglamentos nacionales pertinentes.

<sup>3</sup> TEXTO UNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO – CODIGO DE TRÁNSITO, APROBADO MEDIANTE DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC

Artículo 155.- Prohibición de circulación de máquinas autopropulsadas

Está prohibido que las máquinas (amarillas o verdes), definidas en el Anexo II del Reglamento Nacional de Vehículos, transiten por sus propios medios por las vías públicas de transporte terrestre. Estas deben trasladarse sobre un vehículo diseñado y construido para el transporte de mercancías. Dichas máquinas únicamente pueden circular sobre las vías en las que se encuentran operando.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: 0UD9QFJ



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

### **Sobre el eje de minería y recaudación fiscal**

- 3.29 Debe reiterarse que la **SUTRAN** tiene competencia para fiscalizar y sancionar a los servicios de transporte terrestre de ámbito nacional e internacional, así como el cumplimiento de las normas relacionadas en el ámbito de la red vial nacional, departamental o regional; por lo que, respecto a los aspectos abordados en el Proyecto de Ley que corresponden a las materias de minería y recaudación fiscal, no son parte de sus competencias.

### **Comentarios y sugerencias al proyecto de Ley**

- 3.30 De acuerdo con el análisis desarrollado en el presente informe, debe precisarse que, ante una eventual regulación de los **VMP** y las maquinarias de línea amarilla y verde, las autoridades deben tener en consideración las siguientes precisiones:
- Debido a las características técnicas de los **VMP** (menor velocidad, uso personal y urbano), la regulación a formularse deberá responder a criterios de razonabilidad, proporcionalidad y necesidad regulatoria, evitando equipararlos al régimen aplicable a vehículos automotores convencionales.
  - Si lo que se pretende es una fiscalización multisectorial, primero debe identificarse claramente el problema a abordar, de preferencia delimitando uno solo, de modo que de forma clara y precisa también se pueda delimitar las competencias de las instituciones participantes, evitando de este modo duplicidad de funciones y la generación de inseguridad jurídica.
  - El artículo 40 del **RTRAN** vigente contempla la prohibición de elementos parecidos a señales de tránsito y de propaganda que afecte percepción de las señales de tránsito; razón por la cual la adecuación reglamentaria contemplada en el artículo 9 del **Proyecto de Ley**, resulta técnicamente incorrecta, pues el contenido del texto propuesto no guarda relación con el artículo vigente. Por tanto, se recomienda separar normativamente el tratamiento de vehículo de movilidad personal, con el de maquinaria autopropulsada industrial y extractiva.

## **IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

- 4.1. De conformidad con lo desarrollado en el presente informe, corresponde precisar que la **SUTRAN** **no emite opinión respecto** del Proyecto de Ley N.º 14607/2025-CR *“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 dichos equipos cuando sean utilizados en minería ilegal”*, **toda vez que SUTRAN no tiene competencias de fiscalización sobre este tipo de vehículos, no obstante, se efectúa comentarios y sugerencias para su evaluación.**
- 4.2. Se recomienda remitir el presente informe a la Oficina de Asesoría Jurídica para continuar con el trámite correspondiente.

Lo que informo a usted, para los fines consiguientes.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

**JACQUELINE BRICEÑO CORTEZ**

SUBGERENTE (e) DE LA SUBGERENCIA DE NORMAS  
SUTRAN

JBC/sse

cc.:

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: **0UD9QFJ**

**PERÚ**Ministerio  
de Transportes  
y ComunicacionesSuperintendencia  
de Transporte Terrestre de  
Personas, Carga y Mercancías

*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”*

**A :** **ADRIAN ALBERTO ZARATE REYES**  
GERENTE DE LA GERENCIA GENERAL

**DE :** **GIULIANO GUILLERMO RODRÍGUEZ ÁVALOS**  
JEFE DE LA OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA

**ASUNTO :** Opinión legal sobre el Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR: “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 dichos equipos cuando sean utilizados en minería ilegal”.

**REFERENCIA :** a) Memorando N°D000293-2026-SUTRAN-GEN  
b) Informe N°D000091-2026-SUTRAN-SGN  
c) Memorando N°D000619-2026-SUTRAN-GSF  
d) Informe N°D000088-2026-SUTRAN-SGFSTPM  
e) Memorando N°D000143-2026-SUTRAN-SGN  
f) Proveído N°D000877-2026-SUTRAN-GEN  
g) Proveído N°D001456-2026-SUTRAN-SP  
h) Oficio N°0952-2026-MTC/18  
i) Oficio Múltiple N°D000101-2026-PCM-MINERIA DS 143-2023-PCM

**FECHA :** Lima, 04 de junio de 2026

## **I. OBJETO:**

- 1.1 El presente informe tiene por objeto emitir opinión legal sobre el Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR: “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 dichos equipos cuando sean utilizados en minería ilegal” (en adelante, Proyecto de Ley), en atención a los documentos de la referencia.
- 1.2 Cabe señalar que el presente informe se emite en el marco de las funciones de esta Oficina de Asesoría Jurídica, establecidas en los artículos 19 y 20 del Reglamento de Organización y Funciones de la SUTRAN, aprobado con Decreto Supremo N° 006-2015-MTC (en adelante, ROF de la SUTRAN); sin que ello implique que esta Oficina se constituya en instancia revisora de los aspectos técnicos o que correspondan evaluar y sustentar a otros órganos de la entidad acorde a sus competencias.

## **II. ANTECEDENTES:**

- 2.1 Mediante Oficio Múltiple N° D000101-2026-PCM-MINERIA DS 143-2023-PCM, de fecha 23 de mayo de 2026, la Comisión Multisectorial de Formalización de la Minería de la Presidencia del Consejo de Ministros solicitó, entre otros, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la SUTRAN, emitir opinión respecto del Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR, precisando que la revisión debía efectuarse según la competencia funcional de cada entidad.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: IACFVDC



- 2.2 Mediante Oficio N° 0952-2026-MTC/18, de fecha 25 de mayo de 2026, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones trasladó a la SUTRAN el requerimiento de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, a fin de que emita opinión institucional sobre el Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR, dentro del plazo de dos (02) días hábiles.
- 2.3 El citado Oficio N° 0952-2026-MTC/18 precisa que la opinión institucional debe tomar en consideración los lineamientos establecidos en la Resolución Ministerial N° 616-2019-MTC/01, que aprueba la Directiva N° 004-2019/MTC/01, debiendo concluir si el Proyecto de Ley se considera viable, viable con comentarios u observado.
- 2.4 Con Proveído N° D001456-2026-SUTRAN-SP, de fecha 25 de mayo de 2026, la Superintendencia trasladó el requerimiento a la Gerencia de Estudios y Normas, a efectos de brindar atención al pedido formulado por la DGPRTM del MTC, luego de consolidar las respuestas de las áreas vinculadas al tema.
- 2.5 A través del Proveído N° D000877-2026-SUTRAN-GEN, de fecha 26 de mayo de 2026, la Gerencia de Estudios y Normas trasladó el requerimiento a la Subgerencia de Normas para su atención en el marco de sus competencias.
- 2.6 Mediante Memorando N° D000143-2026-SUTRAN-SGN, de fecha 27 de mayo de 2026, la Subgerencia de Normas solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización emitir opinión sobre el Proyecto de Ley, considerando que la propuesta legislativa incorpora a la SUTRAN dentro de las entidades competentes para la fiscalización y control del cumplimiento de las obligaciones previstas.
- 2.7 Mediante Informe N° D000088-2026-SUTRAN-SGFSTPM, de fecha 28 de mayo de 2026, la Subgerencia de Fiscalización de Servicios de Transporte y de Pesos y Medidas emitió opinión respecto de los alcances del Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR, consolidando los aportes de las subgerencias vinculadas a la fiscalización.
- 2.8 Mediante Memorando N° D000619-2026-SUTRAN-GSF, de fecha 29 de mayo de 2026, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización hizo suyo el Informe N° D000088-2026-SUTRAN-SGFSTPM y lo remitió a la Gerencia de Estudios y Normas para las acciones correspondientes.
- 2.9 Mediante Informe N° D000091-2026-SUTRAN-SGN, de fecha 02 de junio de 2026, la Subgerencia de Normas emitió opinión técnica sobre el Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR, concluyendo que la SUTRAN no emite opinión respecto del citado proyecto en tanto no cuenta con competencias de fiscalización sobre los vehículos eléctricos de movilidad personal ni sobre la maquinaria autopropulsada de uso industrial comprendida en la propuesta legislativa; sin perjuicio de efectuar comentarios y sugerencias para su evaluación.
- 2.10 Mediante Memorando N° D000293-2026-SUTRAN-GEN, de fecha 02 de junio de 2026, la Gerencia de Estudios y Normas hizo suyo en todos sus extremos el Informe N° D000091-2026-SUTRAN-SGN y remitió los actuados a esta Oficina de Asesoría Jurídica para la continuación del trámite correspondiente.

### **III. BASE LEGAL**

El presente informe tiene como referencia, la siguiente base legal:

- Constitución Política del Perú de 1993.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: IACFVDC



- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 29380, Ley que crea la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN.
- Reglamento de la Ley N° 29380, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2009-MTC.
- Reglamento de Organización y Funciones de la SUTRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2015-MTC.
- Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.
- Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
- Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Directiva N° 004-2019/MTC/01, “Atención a los pedidos de información y solicitudes de opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley”, aprobada mediante Resolución Ministerial N° 616-2019-MTC/01.

#### IV. ANÁLISIS:

##### a) CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

- 4.1. El Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR, presentado por el congresista de la República Juan Mori Celis, propone la siguiente 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”**

- 4.2. De la revisión de la propuesta legislativa se advierte que su objeto es establecer la obligatoriedad universal de registro y placa de identificación vehicular para determinadas 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.
- 4.3. El ámbito de aplicación comprende, de un lado, vehículos eléctricos de movilidad personal y vehículos menores, como scooters, bicicletas eléctricas, triciclos, cuatriciclos, ciclomotores eléctricos u otros similares; y, de otro lado, maquinaria autopropulsada de uso industrial, minera, agrícola, de construcción, forestal o logística, siempre que responda a los parámetros establecidos en la propuesta.
- 4.4. Asimismo, el Proyecto de Ley propone la creación del Registro Nacional de Vehículos Eléctricos de Movilidad Personal y Maquinaria Industrial Autopropulsada (RENAVEMA), a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como la emisión de una Placa de Identificación Vehicular (PIV) con características diferenciadas según la categoría del equipo registrado.
- 4.5. La propuesta también establece un régimen sancionador por incumplimiento de la obligación de registro y uso de placa, previendo multas, inmovilización, retención, decomiso preventivo y comiso definitivo cuando el equipo sin placa se encuentre vinculado a minería ilegal.
- 4.6. En lo referido a fiscalización, el artículo 7 del Proyecto de Ley faculta a la Policía Nacional del Perú, SUTRAN, SUNAT, OSINERGMIN, gobiernos regionales y gobiernos municipales a fiscalizar el cumplimiento de la ley, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, incluso en concesiones mineras, fundos agrícolas, plantas industriales, patios de maquinaria, talleres y predios privados, con respeto de las garantías constitucionales.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: IACFVDC



## **b) SITUACIÓN DEL PEDIDO DE OPINIÓN**

- 4.7. El pedido de opinión fue formulado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República y trasladado a la SUTRAN por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Oficio N° 0952-2026-MTC/18.
- 4.8. Dicho documento precisa que la opinión institucional debe emitirse conforme a la Directiva N° 004-2019/MTC/01, aprobada con Resolución Ministerial N° 616-2019-MTC/01, debiendo concluir si el Proyecto de Ley se considera viable, viable con comentarios u observado.
- 4.9. En ese sentido, corresponde que la opinión institucional de la SUTRAN se limite al ámbito de sus competencias funcionales y evalúe, principalmente, si la propuesta legislativa incide en las funciones de supervisión, fiscalización, control y sanción atribuidas a esta entidad.

## **c) ANÁLISIS COMPETENCIAL DE LA SUTRAN**

- 4.10. Mediante Ley N° 29380 se creó la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN, adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, encargada de normar, supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades de transporte de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional y las actividades vinculadas con el transporte de mercancías en el ámbito nacional.
- 4.11. El artículo 3 del ROF de la SUTRAN establece, entre sus funciones generales, supervisar, fiscalizar y controlar los servicios de transporte terrestre en los ámbitos nacional e internacional; supervisar, fiscalizar y controlar servicios complementarios y vinculados; supervisar, fiscalizar y controlar el cumplimiento de normas relacionadas con el tránsito en el ámbito de la red vial nacional, departamental o regional; y sancionar la contravención a la normativa en materia de transporte y tránsito terrestre, entre otros aspectos.
- 4.12. Por tanto, la competencia funcional de la SUTRAN se encuentra estructuralmente vinculada al transporte terrestre, tránsito terrestre, servicios de transporte, servicios complementarios, circulación en infraestructura vial dentro de su ámbito y cumplimiento de normativa sectorial de transporte terrestre.
- 4.13. Bajo dicha delimitación, cualquier asignación de funciones de fiscalización a la SUTRAN debe guardar relación directa con las materias de transporte terrestre, tránsito, servicios complementarios, pesos y medidas y demás ámbitos expresamente previstos en su ley de creación, su reglamento y el ROF institucional.

## **d) OPINIÓN DE LA GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN**

- 4.14. Mediante Informe N° D000088-2026-SUTRAN-SGFSTPM, la Subgerencia de Fiscalización de Servicios de Transporte y de Pesos y Medidas advierte que el Proyecto de Ley incorpora, dentro de un mismo régimen jurídico, categorías materialmente distintas que responden a finalidades regulatorias diferentes.
- 4.15. En efecto, mientras los vehículos eléctricos de movilidad personal pueden presentar vinculación funcional con la seguridad vial, circulación urbana, interacción con peatones y tránsito terrestre, la maquinaria minera, agrícola e industrial autopropulsada no respondería, en principio, a la lógica funcional del tránsito y transporte terrestre, pues opera principalmente en espacios productivos especializados.



- 4.16. Asimismo, el referido informe señala que el artículo 7 del Proyecto de Ley faculta a la SUTRAN a verificar el cumplimiento del registro y porte de la placa de identificación vehicular dentro de un esquema de fiscalización multisectorial aplicable incluso a fundos agrícolas, campamentos, concesiones mineras, instalaciones industriales y espacios productivos privados; sin embargo, tales espacios y actividades no forman parte del ámbito ordinario de intervención funcional asignado a la SUTRAN.
- 4.17. En esa línea, la GSF advierte que la propuesta podría generar superposición funcional, ampliación material de competencias, conflictos de atribuciones, desalineamiento respecto del marco competencial vigente, duplicidad de fiscalización, intervenciones concurrentes, inseguridad jurídica y dificultades operativas.
- 4.18. Con relación al RENAHEMA, el informe operativo precisa que su creación requiere una evaluación sobre interoperabilidad con SUNARP, coexistencia con registros existentes, sostenibilidad tecnológica, impacto operativo y necesidad regulatoria efectiva; más aún si la propuesta no diferencia suficientemente entre vehículos destinados a circulación vial y maquinaria utilizada exclusivamente en actividades productivas internas.
- 4.19. Respecto del régimen sancionador, la GSF señala que el Proyecto de Ley incorpora multas, inmovilización, retención, decomiso preventivo y comiso definitivo sin diferenciar adecuadamente la intensidad del riesgo, la naturaleza del bien regulado, la gravedad de la conducta ni la finalidad de uso del equipo involucrado, por lo que recomienda evaluar dichas medidas bajo criterios de razonabilidad, proporcionalidad, gradualidad y debido procedimiento administrativo.

**e) OPINIÓN DE LA SUBGERENCIA DE NORMAS**

- 4.20. Mediante Informe N° D000091-2026-SUTRAN-SGN, la Subgerencia de Normas señala que el artículo 35 del ROF de la SUTRAN establece que la Gerencia de Estudios y Normas es el órgano de línea encargado de formular proyectos de normas, reglamentos y disposiciones relacionadas con actividades de prevención, supervisión, fiscalización, seguimiento y evaluación sobre el cumplimiento de la normativa en materia de transporte terrestre, tránsito, servicios complementarios, pesos y medidas.
- 4.21. Asimismo, precisa que el artículo 39 del ROF de la SUTRAN encarga a la Subgerencia de Normas proponer proyectos de normas, lineamientos, procedimientos y disposiciones relacionadas con la prevención, fiscalización y sanción de las actividades de transporte terrestre, tránsito, servicios complementarios y del control de pesos y medidas, así como evaluar y emitir opinión sobre proyectos normativos relacionados con las competencias de la SUTRAN.
- 4.22. El Informe N° D000091-2026-SUTRAN-SGN identifica que la exposición de motivos del Proyecto de Ley no desarrolla suficientemente los fundamentos técnicos que justifiquen la necesidad de la norma, ni presenta un análisis claro de impactos cuantitativos y cualitativos, ni evalúa si la regulación vigente podría resolver los problemas públicos identificados.
- 4.23. Asimismo, la SGN observa que la propuesta no desarrolla adecuadamente la relación causal entre la creación del RENAHEMA y los objetivos invocados, tales como seguridad vial, lucha contra la minería ilegal, reducción de impunidad, recaudación fiscal o superación de una supuesta asimetría regulatoria.
- 4.24. Con relación a la fiscalización, la SGN advierte que los artículos 1, 2 y 4 de la Ley N° 29380, así como los artículos 2 y 5 del Reglamento de dicha ley, delimitan la competencia de la SUTRAN a la fiscalización del servicio y actividades de transporte de personas y

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: IACFVDC



mercancías de ámbito nacional e internacional, así como al cumplimiento de normas vinculadas con el tránsito dentro del ámbito correspondiente.

- 4.25. Finalmente, la SGN concluye que corresponde precisar que la SUTRAN no emite opinión respecto del Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR, toda vez que no tiene competencias de fiscalización sobre este tipo de vehículos, sin perjuicio de efectuar comentarios y sugerencias para su evaluación.

**f) OPINIÓN DE LA OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA**

- 4.26. De la revisión de los documentos obrantes en el expediente, esta Oficina advierte que la propuesta legislativa incorpora a la SUTRAN como entidad fiscalizadora de un régimen que excede, en determinados extremos, su ámbito competencial ordinario, especialmente cuando se refiere a maquinaria minera, agrícola, industrial o extractiva que opera en espacios productivos especializados y no necesariamente en el sistema de tránsito y transporte terrestre.
- 4.27. Si bien la identificación de vehículos eléctricos de movilidad personal podría tener conexión con la seguridad vial y el tránsito urbano, dicha materia requiere una regulación específica, diferenciada y proporcional, que delimite de manera clara las competencias de las autoridades intervinientes, evitando asimilar dicha categoría a maquinaria autopropulsada de uso industrial o extractivo.
- 4.28. En cuanto a la maquinaria autopropulsada de uso industrial, minera, agrícola o extractiva, su control y trazabilidad pueden involucrar competencias de otros sectores o entidades, tales como SUNAT, OSINERGMIN, SUNARP, gobiernos regionales, municipalidades, Policía Nacional del Perú y autoridades vinculadas a la lucha contra la minería ilegal, por lo que una asignación genérica de fiscalización a la SUTRAN podría generar conflictos de competencia y dificultades de implementación.
- 4.29. Asimismo, se advierte que el Proyecto de Ley no desarrolla suficientemente reglas de coordinación interinstitucional, criterios de prevalencia, protocolos de actuación conjunta, delimitación de ámbitos territoriales o materiales, ni mecanismos operativos para evitar duplicidad de fiscalización o intervenciones concurrentes.
- 4.30. También corresponde advertir que el régimen sancionador propuesto debe ser revisado a la luz de los principios de razonabilidad, proporcionalidad, gradualidad y debido procedimiento administrativo, toda vez que prevé medidas intensas como inmovilización, retención, decomiso preventivo y comiso definitivo, sin diferenciar suficientemente el tipo de bien, el riesgo generado, la finalidad de uso, la gravedad de la conducta y la reincidencia.
- 4.31. En ese sentido, esta Oficina coincide con los órganos técnicos en que la propuesta legislativa debe ser observada en lo referido a la asignación de competencias de fiscalización a la SUTRAN, a la ausencia de delimitación competencial suficiente, a la naturaleza heterogénea de los bienes comprendidos, al posible impacto operativo del RENAHEMA y a la necesidad de revisar el régimen sancionador bajo criterios de razonabilidad y proporcionalidad.
- 4.32. Por tanto, sin perjuicio de que pueda evaluarse una regulación diferenciada para los vehículos eléctricos de movilidad personal en lo estrictamente vinculado a seguridad vial y tránsito terrestre, no corresponde que la SUTRAN asuma una función de fiscalización amplia sobre vehículos eléctricos de movilidad personal y maquinaria autopropulsada de uso industrial en los términos planteados por el Proyecto de Ley.



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Superintendencia  
de Transporte Terrestre de  
Personas, Carga y Mercancías

*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”*

## V. CONCLUSIONES:

- 5.1 De acuerdo con lo expuesto, y en atención a lo dispuesto en la Ley N° 29380, su Reglamento y el ROF de la SUTRAN, corresponde emitir opinión con observaciones respecto del Proyecto de Ley N° 14607/2025-CR: “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 dichos equipos cuando sean utilizados en minería ilegal”.
- 5.2 El Proyecto de Ley incorpora dentro de un mismo régimen jurídico categorías materialmente distintas, como vehículos eléctricos de movilidad personal y maquinaria autopropulsada de uso industrial, agrícola, minera o extractiva, las cuales no responden a una misma naturaleza funcional ni regulatoria.
- 5.3 **La incorporación de la SUTRAN como entidad fiscalizadora en los términos previstos por el Proyecto de Ley podría exceder el ámbito competencial asignado a la entidad**, especialmente respecto de maquinaria que opera en espacios productivos especializados y que no forma parte del sistema ordinario de tránsito y transporte terrestre.
- 5.4 La propuesta legislativa no delimita suficientemente las competencias de las entidades intervinientes ni desarrolla reglas de coordinación, criterios de prevalencia o protocolos de actuación conjunta, lo que podría generar superposición funcional, duplicidad de fiscalización, inseguridad jurídica y dificultades operativas.

## VI. RECOMENDACIÓN:

- Remitir el presente informe y sus antecedentes a la Superintendencia, para que dicho despacho ponga en conocimiento lo señalado a la Secretaría General del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con la Directiva N° 004-2019/MTC/01: “Atención a los pedidos de información y solicitudes de opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley”, aprobada con Resolución Ministerial N° 616-2019-MTC/01, a efectos de dar respuesta a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.

Lo que informo a usted, para los fines consiguientes.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

**GIULIANO GUILLERMO RODRÍGUEZ ÁVALOS**  
JEFE DE LA OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA  
SUTRAN

GRÁ/mvm

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.sutran.gob.pe/validadorDocumental/> e ingresando la siguiente clave: IACFVDC