

# **DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DEL SISTEMA DE PLACA ÚNICA NACIONAL DE RODAJE**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Hasta antes del 1 de enero del 2010, fecha en que entró en vigencia el actual Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2008-MTC, en adelante, el Reglamento, la placa de rodaje en el Perú no garantizaba una eficaz identificación e individualización de los vehículos que conforman el parque vehicular nacional; debido principalmente a que el Instituto Superior Tecnológico “José Pardo”, entidad estatal encargada de fabricar las placas no contaba con la infraestructura y logística apropiadas, lo cual repercutía en la calidad de atención al público usuario. Asimismo, como consecuencia de los dos meses que tomaba la entrega de las placas de rodaje en la ciudad de Lima, plazo que se triplicaba en provincias, era habitual observar en las vías públicas terrestres del país vehículos circulando con permisos provisionales ilegales, placas de madera, de cartón o de otros materiales que no garantizaban ni aseguraban la correcta y transparente identificación de los mismos.

A la problemática descrita, se sumaba la existencia de innumerables vehículos de propiedad de las fuerzas armadas y policiales, así como de otras entidades del Estado, que nunca habían sido registrados en el Registro de la Propiedad Vehicular de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos - SUNARP ni en ningún otro registro público y, por tanto, llevaban un número de matrícula que no correspondía a ninguna codificación estandarizada del parque vehicular nacional, lo cual impedía a las autoridades de transporte contar con información estadística certera del parque vehicular nacional como instrumento de gestión para la oportuna toma de decisiones, así como también generaba falta de transparencia en el manejo y administración del patrimonio vehicular del Estado y dificultaba la fiscalización en atención a lo establecido en las normas del tránsito.

En el caso de los vehículos menores, se debe señalar que el uso de vehículos de carrocería trimoto para el transporte de carga y pasajeros, llamados “mototaxi”, se ha incrementado en la ciudad de Lima y en varias provincias del país, siendo el transporte en “mototaxi” una de las principales opciones laborales frente al desempleo y las medidas de ajuste económico, generando una problemática de informalidad.

Asimismo, muchas municipalidades, se arrogaron indebidamente la competencia para expedir placas de rodaje cuya codificación tampoco correspondía a la estandarización de los números de matrícula dispuestos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Si bien, mediante Ley N° 28325 y el Decreto Supremo N° 015-2005-MTC, se dispuso el traslado de las inscripciones de vehículos menores y su acervo documentario de las municipalidades a la SUNARP, lo cierto es que en la práctica varias municipalidades, como es el caso de la Municipalidad Provincial de Cajatambo (Ordenanzas Municipales Nos. 004-2004-MPC y 004-2005-MPC), de la Municipalidad Provincial de Yauyos (Ordenanza Municipal N° 015-2004-A-MPY) y de la Municipalidad Provincial de Canta (Ordenanza Municipal N° 038-MPC), en abierta rebeldía a las políticas nacionales,

continuaban expidiendo placas de rodaje en forma ilegal e innumerables vehículos continuaban y algunos todavía continúan circulando con placas manifiestamente inválidas expedidas por dichas autoridades, habiendo coadyuvado a esta situación la falta de previsión del Instituto Superior Tecnológico “José Pardo”, que en su momento, no pudo manejar la demanda de formalización del transporte terrestre nacional.

Cabe agregar que, mediante Sentencia de fecha 28 de septiembre del 2010 recaída en el Expediente N° 00006-2010-PI/TC, el Tribunal Constitucional declaró inconstitucionales las citadas ordenanzas por contravenir la normatividad nacional de la materia.

Con el Reglamento se inició en el Perú una nueva etapa en el tratamiento de la placa de rodaje, incorporándole modernos elementos de seguridad documentaria, entre los que destaca la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa) que, mediante la utilización de un chip electrónico pasivo permite utilizar la placa no solamente como un elemento de identificación vehicular que previene la suplantación de vehículos, sino fundamentalmente como elemento de información, verificación y control electrónico, es decir, como valiosa herramienta de gestión al servicio de las autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre. Asimismo, el Reglamento planteó una nueva clasificación de la Placa Única Nacional de Rodaje en placas ordinarias y especiales y un nuevo sistema de codificación que vienen permitiendo, por un lado, la formalización e integración del parque vehicular nacional, fortaleciendo de este modo al Registro de Propiedad Vehicular que administra la SUNARP.

En cuanto al sistema que administra la Asociación Automotriz del Perú - AAP, designada como Administradora mediante el Convenio de fecha 11 de septiembre de 2009, aprobado por Resolución Ministerial N° 624-2009-MTC/01, se redujo el tiempo de manufactura y entrega de la placa, hasta 24 horas en Lima y 72 horas en provincias, con el empleo de una plataforma informática de soporte y procedimientos bajo estricto control de seguridad en todas sus etapas, habiéndose efectuado el reemplazamiento del 50% del total del parque vehicular.

El artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante la Ley, indica que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

El literal a) del artículo 16 de la Ley, establece que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo la competencia, entre otras, de dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.

Asimismo, el artículo 32 de la Ley establece que todo vehículo automotor que circule por las vías públicas está obligado a exhibir la Placa Única Nacional de Rodaje, cuya clasificación, características y el procedimiento para su obtención es establecida por el

MTC, correspondiendo a esta misma entidad la manufactura y expedición de la misma, de acuerdo a las normas pertinentes.

El artículo 80 del Reglamento Nacional de Vehículos - RNV, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, señala que la incorporación de los vehículos en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre - SNTT, se lleva a cabo a través del procedimiento de la inmatriculación registral en el Registro de Propiedad Vehicular de la SUNARP y, todos los vehículos que requieran transitar por el SNTT deben contar con Placa Única Nacional de Rodaje.

De igual manera, el artículo 262 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, en adelante RETRAN, prescribe que todo vehículo motorizado para circular en una vía pública debe portar y exhibir de manera legible la Placa Única Nacional de Rodaje de acuerdo a las normas legales vigentes y a las que establezca la autoridad competente.

Cabe precisar que, el artículo 264 del RETRAN señala que para obtener la Placa Única Nacional de Rodaje, es requisito indispensable que el vehículo cumpla con las condiciones de seguridad establecidas en el RETRAN y en el RNV.

El Reglamento como norma desagregada del RETRAN, tiene por finalidad regular la Placa Única Nacional de Rodaje, en adelante placa de rodaje, como elemento de identificación vehicular durante la circulación de los vehículos por las vías públicas terrestres, estableciendo su clasificación y características, así como los procedimientos para su manufactura, obtención y expedición, con el fin de alcanzar los estándares de seguridad internacional para evitar su falsificación, adulteración, destrucción o empleo indebido y conforme a los lineamientos establecidos en la Ley.

Sobre el marco de lo señalado, corresponde al MTC, en su calidad de órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, aprobar un nuevo reglamento de placas de rodaje, con la finalidad de optimizar el sistema, mejorar la seguridad, administración y entrega de las placas de rodaje, considerando que dicha placa permite identificar al vehículo durante su circulación por las vías públicas terrestres.

No obstante los logros alcanzados con el actual Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, los fundamentos que justifican la emisión de un nuevo Reglamento son puntualmente los siguientes:

#### **1. La necesidad del Reglamento del Sistema de Placa Única Nacional de Rodaje**

El actual Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2008-MTC, ha sido modificado por los Decretos Supremos N° 015-2009-MTC, 043-2009-MTC, 006-2010-MTC, 030-2010-MTC, 033-2011-MTC y 016-2012-MTC, 004-2014-MTC, 009-2015-MTC, 012-2016-MTC, así como se han emitido diversas directivas tanto del MTC como de la SUNARP. Tal cantidad de modificaciones que, hasta la fecha, se han introducido en el actual Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, ha propiciado que este cuerpo normativo se

convierta en uno de difícil consulta para los usuarios, autoridades de transporte y hasta para los profesionales del Derecho, por su complejidad, ambigüedad, vacíos y contradicciones, siendo por tanto necesaria la aprobación de un nuevo Reglamento que corrija estas deficiencias, así como que compile y consolide los aspectos positivos.

Es importante señalar, que actualmente existen vehículos que circulan con placas de rodaje de codificación anterior a las vigentes, cuyos colores distorsionan la correcta asignación de placas de rodaje e identificación por tipo de vehículos, confundiendo a las autoridades y público en general sobre la distribución de colores de las placas de rodaje asignadas, por ejemplo, el color de placa de rodaje de fondo amarillo asignada para vehículos de la categoría N del Anexo I del RNV, también las portan los vehículos de categoría M del Anexo I del RNV cuyas placas de rodaje son de codificación anterior a la vigente.

Asimismo, existen vehículos que circulan sin placa de rodaje, con placas de rodaje poco deterioradas o poco visibles, así como con placas de rodaje originales robadas que no corresponden al tipo de vehículo o que estas han sido clonadas.

A manera de ilustración, mostraremos algunas fotografías de vehículos capturadas en las vías públicas terrestres, las cuales permiten observar claramente las condiciones antes descritas, tal como se muestra a continuación:

### **Placa de rodaje no visible**



\* Fuente la Dirección de Regulación y Normatividad de la Dirección General de Transporte Terrestre del MTC.

**Vehículos de distinta categoría vehicular con el mismo color de placa de rodaje**



**Placa de rodaje clonada detectada por los efectivos policiales**



**Vehículo de la categoría L circulando sin placa de rodaje**



**Placa de rodaje de color del fondo amarillo que la portan vehículos de categoría M**



Como se observa, para poder aplicar correctamente un sistema de placas de rodaje y como consecuencia realizar el Proceso General Extraordinario de Cambio de Placas, es necesario reestructurar el Reglamento actual, puesto que, la operatividad y eficacia del sistema de placas de rodaje, depende de fórmulas legales adecuadas que permitan que su aplicación sea más amigable y entendible, pudiendo clasificar y asignar correctamente la placa de rodaje atribuible al tipo de vehículo o uso.

Cabe agregar que, en la clasificación de placas de rodaje propuesta, se están incorporando diseños de placas que permitan diferenciar a los vehículos no comprendidos en el actual Reglamento, coadyuvando a su correcta identificación al momento de circular por el SNTT.

Se debe tener presente dos puntos importantes de las placas de rodaje, el primer punto es que los vehículos que circulan por las vías públicas de transporte terrestre son identificados e individualizados por la codificación asignada al número de matrícula en la placa de rodaje y, el segundo punto es que la clasificación por distribución de colores de las placas de rodaje permite a los ciudadanos y autoridades reconocer a los vehículos por su categoría, servicio que prestan, así como su condición y finalidad especial.

En suma, la clasificación, distribución de colores y codificación de la placa de rodaje, debe partir de un sistema integrado de placas de rodaje que permita su correcta asignación, considerando que el actual Reglamento no incluye o diferencia algunos servicios de transporte por categorías vehiculares que detallaremos más adelante.

Considerando lo antes expuesto, resulta necesario contar con un sistema de placas de rodaje diseñado para garantizar la estandarización de las placas de rodaje con nuevas tecnologías en los elementos que conforman las placas de rodaje.

En ese sentido, si bien el Reglamento actual que regula la clasificación, características, manufactura, obtención y expedición de las placas de rodaje, ha sido objeto de constantes modificaciones, no presenta una estructura normativa ordenada e idónea para conseguir un sistema integrado y unificado de placas de rodaje, por lo que, es indispensable la aprobación de un reglamento que unifique los elementos de identificación vehicular que incluye la placa de rodaje.

## **2. Creación del Sistema integrado y unificado de la Placa Única Nacional de Rodaje**

Al respecto, si bien el artículo 43 de la Ley N° 29 158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece que sólo por Ley se crea un sistema y que dicha creación debe contar con la opinión favorable del Consejo de Ministros, tal formalidad no alcanza al Sistema de Placa Única Nacional de Rodaje, por cuanto ésta se refiere únicamente a los sistemas funcionales, cuyo propósito es asegurar el cumplimiento de políticas públicas, y a los sistemas administrativos, cuya finalidad es regular la utilización de los recursos en las entidades de la administración pública, promoviendo la eficacia y eficiencia en su uso, estando al texto expreso de los artículos 45 y 46 de la misma Ley. Por el contrario, el Sistema de Placa Única Nacional de Rodaje, si bien vincula a las entidades del Estado que participan en la incorporación, permanencia, circulación y salida de los vehículos del SNTT, constituye más bien uno de carácter tecnológico-operativo que sirve de apoyo a las funciones de la Administración Pública que muy bien puede ser creado mediante Decreto Supremo, como ya ha sucedido de manera sostenida en el sector energía y en propio sector transporte, como es el caso del Sistema de Control de Carga a Gas Natural Vehicular (GNV), creado por el Decreto Supremo N° 006-2005-EM; el Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT), creado por el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC; el Sistema de Control en Garitas "Tolerancia Cero", creado por el Decreto Supremo N° 035-2006-MTC; el Sistema Simplificado para la Obtención de la Licencia de Conducir "Breve-T", creado por el Decreto Supremo N° 018-2007-MTC, entre otros.

En ese sentido, habiendo quedado aclarado que se trata de un sistema tecnológico-operativo, la creación del Sistema de Placa Única Nacional de Rodaje se justifica por la necesidad de brindar a la placa de rodaje un enfoque normativo sistémico que recoja y plantee armónicamente el conjunto de principios inspiradores y que le sirven de criterio interpretativo a todas sus disposiciones, tales como el rigor y vigencia tecnológica, la cooperación institucional de los órganos públicos que intervienen en su emisión, la administración centralizada que asegure la estandarización e integralidad del sistema y su eficiencia en calidad, celeridad y precio en beneficio del usuario; así como también la necesidad de plasmar normativamente el conjunto de elementos, reglas y procedimientos articulados entre sí que, teniendo como soporte a la tecnología informática, permiten el empleo de la placa no solamente como

elemento de identificación vehicular, sino fundamentalmente como herramienta de información, verificación y control electrónico de las obligaciones que debe cumplir el propietario y/o conductor inherentes al vehículo, vinculando de manera coordinada las entidades del Estado que participan en la incorporación, permanencia, circulación y salida de los vehículos del SNTT, tales como el MTC, SUNARP, el Ministerio de Relaciones Exteriores y la Policía Nacional del Perú. Precisamente, esa es la razón por la cual el nuevo Reglamento incorpora todo un título que antes no existía destinado a regular el Sistema de Placa Única Nacional de Rodaje en 2 capítulos: el primero que contiene la naturaleza, principios y elementos del sistema y, el segundo, que regula a los órganos que lo conforman y sus competencias.

### **3. Principios y elementos del Sistema de la Placa Única Nacional de Rodaje - SPUNR**

A diferencia del actual Reglamento, la norma propuesta incluye principios rectores por los cuales se rige el SPUNR, los mismos que se han previsto como mandatos de optimización, a fin de dar eficacia y eficiencia al sistema.

Cabe agregar que, la razón de estos principios no es dar una estructura condicional hipotética con un supuesto de hecho, sino delimitar como se debe conducir o administrar el sistema de placas de rodaje, siendo los pilares por los cuales se rige el soporte de los elementos de dicho sistema.

Como elementos del sistema se han considerado a la placa de rodaje, el Registro de Propiedad Vehicular, la Tarjeta de Identificación Vehicular, el Sistema Informático y Sistema de Comunicaciones. Dichos elementos contribuyen con el objetivo de la identificación de los vehículos, ya que, proporcionan la funcionalidad y operatividad del SPUNR.

Es preciso señalar que, en relación al Sistema de Comunicaciones, este se encuentra implementado por la Entidad Administradora actual, la cual es la Asociación Automotriz del Perú - AAP, quien cuenta con personal para brindar atención telefónica a través de una Central de llamadas, siendo este un mecanismo alternativo a la atención presencial o virtual de los ciudadanos. A través de la Central de llamadas se orienta telefónicamente al usuario sobre el trámite para la obtención de la placa de rodaje ordinaria o especial, señalando los pasos a seguir, también sirve como mecanismo de tramitación para la obtención de la placa, para lo cual se brinda un código de atención.

El Reglamento actualmente define a la Placa Única Nacional de Rodaje como elemento de identificación de los vehículos durante la circulación de éstos por las vías públicas terrestres. Dicha definición no recoge los elementos que conforman la referida placa de rodaje.

El artículo 265 del RETRAN señala que como objetivo de la Placa Única Nacional de Rodaje, facultar y autorizar la circulación de los vehículos por la vía pública, identificar

el bien, y por ende, al titular responsable de las acciones que deriven de su propiedad.

Asimismo, el artículo 288 del RETRAN establece que se considera infracción de tránsito a la acción u omisión que contravenga las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, debidamente tipificada en los Cuadros de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre, que como Anexos forman parte del RETRAN.

El artículo 11 del Reglamento establece como característica de la placa de rodaje a la calcomanía holográfica (tercera placa), sin embargo, no existe marco que permita remitirnos a las infracciones del RETRAN referidas a la placa de rodaje o por circular sin placa de rodaje, a efectos de poder sancionar la falta o correcta ubicación de la calcomanía holográfica (tercera placa), ya que, las infracciones están claramente tipificadas para la exigencia y obligación de contar con la placa de rodaje.

En ese sentido, el Reglamento del SPUNR ha propuesto una definición completa de la Placa Única Nacional de Rodaje definiéndola como el elemento de identificación de los vehículos durante su circulación por las vías públicas terrestres y precisando que la misma está conformada por planchas metálicas de aluminio que tienen adherida en su anverso una lámina retro y una calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa), con la finalidad de que se entienda claramente que la Placa Única Nacional de Rodaje es un concepto conformado por todos sus elementos, a fin de que la identificación del vehículo sea válida.

De forma complementaria, en el Reglamento del SPUNR se hace la precisión de que las infracciones referidas a circular con placas de rodaje ilegibles, no llevar la placa de rodaje en el lugar que corresponde o circular sin placa de rodaje establecidas en el RETRAN, son exigibles y aplicables para la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa), al ser un elemento de identificación que conforma la placa de rodaje.

#### **4. Órganos competentes y competencias en materia de placa única nacional de rodaje**

El Reglamento, carece de disposiciones que regulen con claridad y predictibilidad cuáles son los órganos competentes y las competencias que corresponden a cada uno de dichos órganos en materia de placas de rodaje. Si bien dichos órganos competentes y sus respectivas competencias ya se encuentran reguladas por la Ley, así como por otros cuerpos normativos del sector, resulta necesario compilar y ordenar en este reglamento especializado a dichos órganos y sus respectivas funciones competenciales, diferenciando las competencias normativas de aquellas relacionadas con la gestión, a efectos de evitar confusiones o conflictos en los roles competenciales en el funcionamiento operativo del Sistema de Placa Única Nacional de Rodaje, para cuyo efecto, en el Capítulo II del Título I se regulan a los órganos del sistema y sus respectivas competencias.

## **5. Sobre las especificaciones técnicas generales de los elementos que conforman la placa de rodaje**

En los artículos 12 y 13, así como los Anexos IV y V del Reglamento se encuentra el contenido y especificaciones técnicas de las planchas metálicas y la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa) que conforman la Placa Única Nacional de Rodaje.

El artículo 13 del Reglamento estableció, a su vez, que el detalle de las demás especificaciones técnicas se establecen mediante resolución directoral emitida por la DGTT, lo cual se condice con la Cuarta Disposición Complementaria Final del Reglamento que dispone que el MTC directamente o a través de la DGTT, expedirá las normas complementarias que sean necesarias para la mejor aplicación del Reglamento.

En atención a lo indicado, se emitió la Resolución Directoral N° 3076-2009-MTC/15 que aprueba las especificaciones técnicas de detalle de las planchas metálicas que conforman la Placa Única Nacional de Rodaje, en su artículo 1 y las especificaciones técnicas de detalle de la Calcomanía Holográfica de Seguridad (Tercera Placa) que conforma la Placa Única Nacional de Rodaje, en su artículo 2, las mismas que se consignan en el Anexo I y II de la referida Resolución, respectivamente.

No obstante, con fecha 24 de julio del 2016 se publicó en el Diario Oficial “El Peruano”, el Decreto Supremo N° 012-2016-MTC que modifica en su artículo 4, el numeral 11.2 del artículo 11° y el artículo 13° del Reglamento, a fin de regular el peaje y la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa).

La Primera Disposición Complementaria Final y Transitoria del Decreto Supremo N° 012-2016-MTC, dispone que el contenido y las características técnicas mínimas de la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa) que se consignan en el Anexo V del Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, se mantendrán en vigencia hasta que se emita la resolución directoral referida en el artículo 13 del Reglamento.

A través de la Resolución Directoral N° 1514-2017-MTC/15 se modificó el artículo 2 y el Anexo II “Especificaciones técnicas de detalle de la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa) que conforma la Placa Única Nacional de Rodaje” de la Resolución Directoral N° 30762009-MTC/15 y se aprobaron las nuevas especificaciones técnicas y contenido de la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa) que conforman la Placa Única Nacional de Rodaje.

Si bien las exigencias tecnológicas están sujetas a constante revisión, las cuales son detalladas no en el presente Reglamento propuesto, sino en las directivas correspondientes, las especificaciones técnicas de las planchas metálicas no requieren ninguna modificación, encontrándose dentro de los estándares internacionales.

En cuanto a las especificaciones técnicas de la calcomanía holográfica de seguridad de la “Tercera Placa” propuestas, se detalla lo siguiente:

- Se requiere que la calcomanía de seguridad sea adherido en frio, por la facilidad que ofrece para su instalación.
- Se mantienen las dimensiones exteriores de 100 x 50 mm que son suficientes y necesarias para alojar el contenido más la sobre lámina transparente, para efectos de proteger la calcomanía holográfica ante eventos de limpieza con material seco o salpicaduras de agua. El redondeo de sus esquinas es con radio de 2 mm.
- La calcomanía de seguridad propiamente dicha consta de dos elementos: a) la etiqueta holográfica metalizada y b) la lámina protectora transparente.
- Es necesario que la etiqueta holográfica sea de un material con adhesivo de manera que se destruya en caso de intento de ser retirada. Asimismo, que cuente con dispositivos para su verificación de autenticidad en tres niveles como mínimo incluyendo textos muy pequeños (nanotextos) con una altura no mayor a los 25 micrones (25 milésimas de milímetro) y efectos holográficos no creados con pixeles.
- Los niveles de seguridad proporcionan una mayor rigurosidad en la verificación, a través de: i) La verificación ocular y observando las animaciones y elementos específicos incorporados en el diseño considerados como características de seguridad abierta; ii) La detección de elementos no evidentes como una lupa o linterna y; c) mediante microscopio para casos de investigación nivel forense.
- El diseño gráfico contiene un grabado del número de matrícula de la placa, así como de la placa anterior cuando corresponda. Asimismo, la marca, modelo y código VIN o número de serie del vehículo.
- La tercera placa debe incorporar un dispositivo electrónico (chip) verificador pasivo RFID (Radio Frequency Identification), que permita grabar un número de serie único. La frecuencia usada para la lectura debe operar en la banda de frecuencia de 915 a 928 Mhz con mayor ventaja para los ajustes tecnológicos que correspondan. En el caso de la tercera placa de los vehículos menores, en lugar de un RFID chip pasivo se debe incluir un sistema de seguridad óptico.
- El chip RFID pasivo que debe incluirse en la tercera placa de los vehículos livianos y pesados, debe cumplir el estándar “EPC Gen 2 Class 1 UHF” con una sensibilidad de lectura (en dBm) de -18 o mejor. Es importante señalar que el estándar “EPC Gen 2 Class 1 UHF” fue reconocido por la International Standard Organization (Organización Internacional de Estandarización) como un estándar ISO con validez mundial, quedando reflejado finalmente como ISO 18000.
- El estándar Gen 2 (ISO 18000) permite que todos los participantes codifiquen sus “tags” de la misma manera para poder compartir la infraestructura tecnológica

dispuesta. Este reconocimiento refuerza la fabricación de dispositivos regulados por él, lo que deviene en una reducción de los precios que finalmente apunta al beneficio del usuario final.

El dispositivo electrónico verificador pasivo que contiene la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa), funciona a base de tecnología de radiofrecuencia, el mismo que ha sido modernizado en la Resolución Directoral N° 1514-2017-MTC/15, para que la lectura digital del serial único grabado en él, se realice a mayor distancia y a mayor velocidad.

Se debe considerar que la propuesta normativa no parte de la implementación un nuevo dispositivo normativo, toda vez que las especificaciones técnicas de las calcomanías holográficas de seguridad de la (tercera placa), ya se encontraban reguladas en el Anexo II de la Resolución Directoral N° 1514-2017-MTC/15.

En suma, es preciso señalar que las especificaciones técnicas propuestas, integran el chip RFID pasivo en el holograma metalizado, reduciendo el tamaño del dispositivo en un 28%, mejorando de esta manera la visibilidad del mismo, lo cual permite optimizar la lectura del chip mediante dispositivos externos, dado que la distancia de lectura es directamente proporcional al tamaño de la antena, ya que, todo el holograma se convierte en una antena, aumentándose de ésta manera la sensibilidad del chip, permitiendo que la lectura digital del serial único grabado en él, se realice a mayor distancia y a una mayor velocidad.

Si bien se han dado mejoras en las especificaciones técnicas de la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placas), estas se encuentran en constante evaluación para cualquier actualización de las mejoras de los estándares de calidad y seguridad en el contenido y especificaciones técnicas, cuyo resultado es contar con estándares de calidad avanzados e innovadores, logrando un beneficio para la sociedad.

## **6. Sobre la clasificación de las placas de rodaje**

Siguiendo una estructura adecuada y debido a la importancia que presenta, se ha considerado para el Capítulo I de la norma propuesta, la clasificación de las placas de rodaje, la misma que en el Reglamento actual se encontraba dispersa y residual en su Anexo I.

En dicha clasificación se ha considerado mejorar la placa de rodaje para los vehículos menores, debido a que las placas vigentes tienen dimensiones que no permiten la visibilidad del número de matrícula asignado, siendo difícilmente percibidos y captados por las cámaras de establecimientos públicos, reduciendo la capacidad de detección para la infracción de multas u otros.

Dentro de las principales mejoras para las placas ordinarias de rodaje, se encuentran las asignadas a los vehículos menores con un diseño que permite una mejor

identificación del código de matrícula asignado al vehículo, tal como se muestra en el siguiente gráfico:

**Placa para vehículos de las Categorías L<sub>1</sub>, L<sub>2</sub>, L<sub>3</sub> y L<sub>4</sub>.**

Color del fondo	Color de la franja superior	Color de las letras y números	Gráfico
Celeste	No lleva	Negro	

**Placa para vehículos de la Categoría L<sub>5</sub>.**

Color del fondo	Color de la franja superior	Color de las letras y números	Gráfico
Celeste	Amarillo	Negro	

Dicha placa de rodaje permitirá que los vehículos menores sean percibidos de la misma manera de los vehículos livianos o pesados, ya que la dimensión de los caracteres alfanuméricos es mucho mayor.

Por otro lado, cabe indicar que entre el Reglamento y Reglamento Nacional de Administración de Transporte, en adelante RENAT, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, se ha observado cierta falta de coherencia respecto a las placas de rodaje asignadas por categorías vehiculares.

El numeral 23.1.2 del artículo 23 RENAT, establece que: *En el servicio de transporte especial de ámbito regional y provincial, los vehículos pueden corresponder a la categoría M3, clase III de cinco o más toneladas, o M2, clase III. En el servicio de transporte especial de personas de ámbito regional y provincial, bajo la modalidad de transporte turístico, también se permitirá que los vehículos correspondan a la*

*categoría M1, siempre y cuando tengan instalado de fábrica el sistema de dirección al lado izquierdo del mismo, cuenten con un peso neto igual o superior a una (1) tonelada, una cilindrada mínima de 1450 cm<sup>3</sup>, bolsas de aire de seguridad, como mínimo para el piloto y copiloto y las demás comodidades y/o condiciones adicionales exigibles de acuerdo a este reglamento.*

Como se advierte, el servicio de transporte turístico de ámbito regional y provincial puede ser prestado en vehículos de la categoría M1, sin embargo, el numeral 8.1.2 del artículo 8 del Reglamento establece que la placa de rodaje para vehículos de las Categorías M2 y M3 destinados la prestación del servicio de transporte interprovincial de personas, es de color del fondo: blanco, color de la franja superior: anaranjado, y color de las letras y números: negro, no incluyendo placa de rodaje para los vehículos de categoría M1 que pueden prestar también dicho servicio.

El Reglamento (2008) es anterior al RENAT (2009), por lo que algunos términos utilizados en el primero no se encuentran actualizados y acorde a los términos utilizados en el RENAT. Así tenemos que, conforme lo establece el RENAT, el servicio de transporte especial de personas bajo la modalidad de auto colectivo solo puede ser prestado en vehículos de la Categoría M2 y no en vehículo de la Categoría M1 como se señala en el Reglamento.

El servicio de transporte especial de personas bajo la modalidad de transporte turístico de ámbito provincial y regional puede ser prestado en vehículos de la categoría M1; por lo que, dicha propuesta normativa incluye a estos vehículos, a fin de que sean identificados con la placa que distingue el servicio de ámbito regional.

Cabe agregar que, la Dirección de Regulación y Normatividad de la Dirección General de Transporte Terrestre, ha emitido informes señalando que se deben realizar diversas modificaciones al Reglamento, entre las cuales está la clasificación vehicular para la asignación de placas de rodaje, a fin de que coincida con la clasificación de los servicios de transportes establecida en el RENAT.

Considerando lo antes expuesto, la presente propuesta normativa incorpora un nuevo color de placa de rodaje para los vehículos de las categorías M1, M2 y M3 destinados a la prestación del servicio de transporte público especial de personas de ámbito nacional, regional y provincial, a fin de que puedan ser identificados de manera adecuada, tal como se muestra en el siguiente gráfico:

Color del fondo	Color de la franja superior	Color de las letras y números	Gráfico
Blanco	Celeste	Negro	

De igual manera, se ha visto por conveniente asignarle una placa de rodaje distinta a los vehículos de categoría N1 destinados al transporte terrestre de mercancías, toda vez que, a diferencia de las categorías N2 y N3 destinados al transporte de mercancías, los N1 comprenden a las Pick Up, las cuales son objeto de restricción en algunas vías por portar la misma placa de rodaje de los vehículos pesados<sup>1</sup> que transportan mercancías, siendo estas Pick Up vehículos livianos<sup>2</sup> destinados al transporte de mercancías, de acuerdo a su clasificación vehicular establecida en el Anexo I del RNV<sup>3</sup>.

Se ha propuesto la inclusión de la siguiente placa de rodaje para los vehículos de la categoría N1 de la clasificación vehicular destinados al transporte terrestre de mercancías, tal como se detalla a continuación:

Color del fondo	Color de la franja superior	Color de las letras y números	Gráfico
Amarillo	Gris	Negro	

## 7. Códigos de matrícula y caracteres de reserva de la placa de rodaje

Al respecto, el Título II del Reglamento, establece el “Sistema de Codificación de la Placa Única Nacional de Rodaje”, el cual se encuentra conformado por el número de matrícula para las placas ordinarias y especiales.

El número de matrícula de la placa de rodaje está conformado por seis (6) caracteres, los cuales se asignan considerando los cuadros de asignación de placas de rodaje contenidos en los Anexos II y III del Reglamento.

Es de precisar que, el Sistema Integral de Identificación Vehicular es un conjunto de reglas y procedimientos articulados con elementos tecnológicos vinculados y/o relacionados mediante el número de matrícula de la placa de rodaje, la cual permite la identificación inmediata e integral del total de vehículos autorizados a circular en las vías públicas terrestres, por ende, es importante que el proceso numérico de las

<sup>1</sup> Vehículo Pesado: Vehículo automotor que, de acuerdo a la clasificación vehicular establecida por el Reglamento Nacional de Vehículos, pertenece a cualquiera de las siguientes categorías: M1, M2, M3, N2, N3, O3 y O4, y que su peso bruto sea mayor a 3,5 toneladas.

<sup>2</sup> Vehículo Liviano: Vehículo automotor que, de acuerdo a la clasificación vehicular establecida por el Reglamento Nacional de Vehículos, pertenece a cualquiera de las siguientes categorías: M1, M2, N1, O1 y O2 y con peso bruto vehicular máximo de hasta 3,500 kg.

<sup>3</sup> N1: Vehículos de peso bruto vehicular de 3,5 toneladas o menos

placas de rodaje, mediante la asignación de códigos de matrícula, no se vea interrumpido por la falta de caracteres de reserva.

Por otra parte, el proceso de reemplazamiento total del parque vehicular, por su carácter gradual y paulatino, así como el rápido crecimiento que viene experimentando el parque automotor como consecuencia del crecimiento de la capacidad adquisitiva de la población y de las políticas promotoras de la renovación vehicular dictadas por el Gobierno Central, ha generado en diversas zonas registrales del país algunos casos de duplicidad en la asignación de matrículas de la antigua y de la nueva placa de rodaje, especialmente tratándose de vehículos menores, provocando confusión y dificultando la correcta fiscalización de las normas del tránsito y transporte por las autoridades competentes, tal es el caso de las regiones de Lambayeque, Amazonas y Cajamarca. En consecuencia, ha resultado necesaria la incorporación de disposiciones al Reglamento destinadas a solucionar los imprevistos ocasionados por la aplicación del sistema de codificación de la nueva placa de rodaje, conforme se advierte de los gráficos que siguen:

#### INMATRICULACION DE VEHÍCULOS, NACIONAL DESDE EL AÑO 2010 - 2012 a Octubre

Clase	Año 2010	Año 2011	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Dic	Año 2012
<b>Total</b>	<b>115,949</b>	<b>406,611</b>	37,427	35,363	38,686	34,431	43,364	32,919	40,490	40,459	41,443	41,032	0	0	<b>385,614</b>
Vehículos menores		262,126	23,113	22,924	24,213	21,321	26,676	19,689	24,393	24,311	25,535	25,377			237,552
Automóvil	46,523	57,864	6,220	5,472	6,574	5,569	6,949	5,403	6,858	7,045	6,576	6,670			63,336
Minibus, Omnibus	3,941	3,660	308	258	319	264	315	265	346	356	363	345			3,139
Camiones y Tracto	14,757	17,083	1,689	1,339	1,559	1,385	1,878	1,381	1,696	1,818	1,768	1,796			16,319
Carrionetas	13,538	15,507	1,448	1,399	1,583	1,379	1,469	1,324	1,595	1,686	1,918	1,538			15,359
Pick up y furgonetas	15,283	21,878	1,624	1,368	1,425	1,855	2,550	2,083	2,217	1,994	2,064	1,983			19,163
Station Wagon	561	2,051	179	188	179	160	226	178	231	243	262	313			2,159
Suv, Todoterreno	21,346	26,442	2,846	2,415	2,824	2,498	3,301	2,556	3,154	3,006	2,957	2,990			28,587

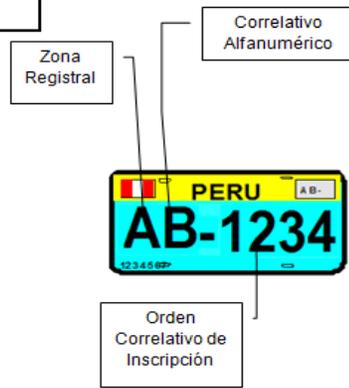
Fuente: Superintendencia Nacional de los Registros Públicos - SUNARP

Diseño y elaboración: Asociación Automotriz del Perú - AAP



**Codificación de Placa  
Vehículos Menores  
(D.S. 017-2008-MTC)**

ZONA REGISTRAL	Departamentos	Placas para vehículos menores	
		Primer carácter	Segundo carácter
ZONA REGISTRAL Nº I	Tumbes y Piura	P	Correlativo
ZONA REGISTRAL Nº II	Lambayeque, Cajamarca y Amazonas	M	Correlativo
ZONA REGISTRAL Nº III	San Martín	S	Correlativo
ZONA REGISTRAL Nº IV	Loreto	L	Correlativo
ZONA REGISTRAL Nº V	La Libertad	T	Correlativo
ZONA REGISTRAL Nº VI	Ucayali	U	Correlativo
ZONA REGISTRAL Nº VII	Ancash	H	Correlativo
ZONA REGISTRAL Nº VIII	Junín, Huánuco y Pasco	W	Correlativo
ZONA REGISTRAL Nº IX	Lima	A, B, C, D, F	Correlativo
ZONA REGISTRAL Nº X	Cusco, Apurímac y Madre de Dios	X	Correlativo
ZONA REGISTRAL Nº XI	Ica, Ayacucho y Huancavelica	Y	Correlativo
ZONA REGISTRAL Nº XII	Arequipa	V	Correlativo
ZONA REGISTRAL Nº XIII	Moquegua, Tacna y Puno	Z	Correlativo
Caracteres de reserva		G, I, J, K, N, O, Q, R	Correlativo



Es oportuno indicar que, a través del Oficio N° 213 -2017-SUNARP-DTR de fecha 25 de agosto de 2017, la Dirección Técnica Registral de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos-SUNARP puso en conocimiento de la Dirección General de Transporte Terrestre, que el carácter de reserva B asignado para las placas gubernamentales se encontraba agotado, solicitando la ampliación de los caracteres de reserva para la asignación del segundo carácter del número de matrícula de las placas gubernamentales, proponiendo las letras W, X e Y del abecedario.

Considerando el aumento de la inmatriculación de los vehículos de la categoría L del RNV, se ha establecido un sistema de codificación de las placas de rodaje de los vehículos menores, con caracteres alfanuméricos que aumenten la posibilidad de combinaciones para la asignación del código de matrícula de las placas de rodaje para los vehículos menores, con el objeto de permitir una fluida generación de números de matrícula sin originar duplicidad con las matrículas otorgadas por SUNARP.

Los vehículos menores cuya codificación era de seis (6) caracteres, ahora se ha propuesto una nueva codificación de siete (7) caracteres de la placa ordinaria y la placa especial, la cual coadyuvará a proseguir con el proceso de numeración sin que éste se vea suspendido por falta de caracteres para la numeración. Dicha propuesta de codificación es la siguiente:

**“Código de matrícula de la placa ordinaria para vehículos menores**

*El código de matrícula de la placa ordinaria para vehículos menores está conformado por una secuencia de siete (7) caracteres separados en dos grupos, de tres (3) caracteres el primero y de cuatro (4) caracteres el segundo, de acuerdo al siguiente detalle:*



El primer carácter, que será siempre una letra del abecedario, identifica la zona registral de inmatriculación del vehículo.

El segundo y tercer carácter será un dígito alfabético que será asignado tomando las veintiséis (26) letras del abecedario de acuerdo al orden correlativo (iniciando en A y finalizando en Z).

Los últimos cuatro caracteres, expresados en valores numéricos, serán asignados de acuerdo al orden correlativo de inscripción.

### **Código de matrícula de la placa especial para vehículos menores**

El código de matrícula de la placa especial para vehículos menores está conformado por una secuencia de siete (7) caracteres separados en dos grupos, de tres (3) caracteres el primero y de cuatro (4) caracteres el segundo, de acuerdo al siguiente detalle:



El primer carácter, de dimensiones más pequeñas que el resto de caracteres, será de modo permanente la letra “E”.

El segundo carácter, que será una letra del abecedario, identifican el tipo de placa especial.

El tercer carácter será un dígito alfabético que será asignado tomando las veintiséis (26) letras del abecedario de acuerdo al orden correlativo (iniciando en A y finalizando en Z).

Los cuatro caracteres finales, se expresarán en valores numéricos de acuerdo al orden correlativo de inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular.

El color del fondo, de las letras y los números para las placas especiales de los vehículos menores, será el mismo que corresponde a la placa especial para vehículos livianos y pesados.”

Ahora bien, en cuanto a la distribución del contenido dentro de cada plancha metálica de los elementos que conforman la placa de rodaje, se realizará conforme a los siguientes gráficos:

### **Vehículos menores:**



## Vehículos Livianos y Pesados:



Finalmente, resulta oportuno señalar que el cambio de placa de rodaje no necesariamente implica una nueva codificación de la matrícula de la placa de rodaje, ya que, los vehículos que cuenten con placa ordinaria mantienen el mismo código de matrícula, debiendo solo realizar el cambio de la plancha metálica para que se asigne el color de placa de rodaje adecuado para la modalidad o tipo de servicio que prestan, es decir la variación del código de matrícula original varía cuando el vehículo cuente con una placa ordinaria y requiere una placa especial o viceversa, independientemente del servicio que pueda prestar.

### 8. Duplicado de nuevo juego de placas de rodaje

En el Reglamento vigente no se considera alguna forma de identificar al vehículo que porta un duplicado de la placa de rodaje, lo cual podría ser utilizado por terceras personas a fin de cometer ilícitos, ya que la forma de solicitar un duplicado de placa de rodaje es accesible y permite utilizar un duplicado de la placa de rodaje original para circular con otro vehículo sin que exista la necesidad de clonar dichas placas.

Para un mejor control de la identificación del vehículo y los trámites de duplicado que realiza el titular, se ha propuesto que el duplicado de la placa de rodaje sea identificado con el código "D1", en la parte superior y por debajo de la palabra "PERÚ", para vehículos livianos y pesados; para los vehículos menores en la parte inferior central de las planchas metálicas, ambos en caracteres visibles, sin confundirse con la codificación de la matrícula de la placa de rodaje. Si se emitiera un segundo juego de placas de rodaje, deberá consignarse el código "D2" y así sucesivamente.

### 9. Incorporación de la Entidad Administradora de placas de rodaje

La manufactura, administración, expedición y entrega de la placa de rodaje es una actividad de producción empresarial, la cual se desenvuelve en un procedimiento de atención oportuna al usuario, a efectos de no generar un desabastecimiento de este elemento de identificación vehicular tan importante que forma parte de la placa de

rodaje, el cual es la plancha metálica de aluminio que contiene la codificación de la matrícula asignada por SUNARP.

Queda claro entonces, que producir la plancha metálica y llevar a cabo los trámites de atención y entrega de las planchas metálicas, se asemeja más a un proceso de producción, lo cual no deja de ser una facultad de la administración pública al tratarse de una actividad que culmina el ciclo para que el vehículo se encuentre correctamente identificado, para exigir el cumplimiento de las obligaciones que devienen con la circulación y uso del mismo, toda vez que, la placa de rodaje no solo permite individualizar al vehículo sino que al estar relacionado a los datos registrales de propietario, contribuye en la fiscalización y aplicación de las normas de tránsito y transporte terrestre. Por tal motivo, se propone una fórmula legal donde se permita al MTC encargar dicha administración, considerando como se desarrolla la misma, a una entidad del sector privado, bajo cualquiera de las modalidades de participación de la inversión privada previstas en el marco normativo vigente.

El numeral 4.6 del artículo 4 concordante con el numeral 17.3 del artículo 17 del Reglamento, han previsto la designación de una entidad concesionaria para que se encargue de la manufactura y entrega de la placa de rodaje al usuario; sin embargo, dada la necesidad de dar cumplimiento a la meta institucional de instaurar el Sistema de la Placa Única Nacional de Rodaje - SPUNR a partir del 1 de enero 2010, mediante la Décima Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento, de manera excepcional y por única vez, se autorizó al MTC para suscribir un convenio que le permitiera cumplir con la citada meta institucional, la cual estaba asociada a un proceso general extraordinario de placas, conforme a la Primera Disposición Complementaria Transitoria, razón por la cual, mediante el Convenio de Administración del SPUNR de fecha 11 de septiembre del 2009, aprobado mediante RM-624-2009-MTC/01 se le encargó esta responsabilidad, de manera transitoria, a la Asociación Automotriz del Perú - AAP, hasta que concluyera el citado proceso extraordinario de cambio de placas, el mismo que se encuentra en actual ejecución.

Asimismo, el artículo 26 del Reglamento establece que el MTC mediante Resolución Directoral de la DGTT, designará a las Entidades Administradoras encargadas de entregar la placa de exhibición y/o las placas rotativas a los usuarios. Para acceder a dicha autorización como entidad administradora se deberán cumplir con ciertas condiciones y requisitos establecidos en los artículos 27 y 28 del Reglamento.

De lo antes expuesto, se desprende que el Reglamento considera a dos entidades para administrar y expedir las placas de rodajes, siendo la Entidad Concesionaria y Entidad Administradora, lo cual difiere de la naturaleza misma del SPUNR y el principio de administración centralizada considerado en la propuesta, el cual está referido a que el SPUNR debe ser administrado por una sola entidad, con el propósito de garantizar la estandarización de la placa de rodaje y el más eficiente y racional manejo de la información contenida en los sistemas informático y de comunicaciones que le sirven de soporte.

En adición a lo anterior, el Reglamento solo prevé condiciones y requisitos para la Entidad Administradora, por lo que, a fin contar con un manejo único y estandarizado de la administración del SPUNR, así como transparentar y garantizar la libre competencia en el mercado, con una pluralidad de ofertantes que asegure la prestación de un servicio de calidad al menor precio posible, se ha previsto en el reglamento unificar ambas entidades en una Entidad Administradora que se encargue de la administración del SPUNR, la manufactura, emisión y entrega de todas las placas de rodaje, cuya participación sea bajo cualquier modalidad de promoción de la inversión privada, estableciendo condiciones mínimas que deben cumplir las entidades interesadas en participar como Entidad Administradora, considerando los factores de competencia (calidad-precio).

En relación los requerimientos documentarios mínimos para acceder como Entidad Administradora se ha considerado establecer una carta fianza bancaria emitida por una entidad bancaria autorizada por la Superintendencia de Banca de Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones a favor del MTC por la suma equivalente al diez por ciento (10%) del monto del contrato original.

#### **10. Incorporación mejoras para la asignación de placas de exhibición y rotativas**

Como consecuencia del notorio y vertiginoso incremento del parque automotor en los últimos años, pese a los esfuerzos de la SUNARP por simplificar y acelerar los trámites de inmatriculación de vehículos, todavía existen demoras en el trámite registral que impiden que el adquirente de un vehículo nuevo pueda recibirlo en un plazo razonable (entendido éste como aquel que refleje rigurosamente, con la participación del número de funcionarios registrales apropiados, los plazos administrativos de calificación registral, inscripción del acto registral y expedición de la tarjeta de identificación vehicular), debidamente registrado y con la placa de rodaje, generando por otro lado que las empresas distribuidoras y comercializadoras de vehículos colmen totalmente su capacidad de almacenamiento de los mismos en espera de concluir el trámite de inmatriculación y lleguen, inclusive, a ocupar la vía pública, con las consecuentes externalidades que se traducen el déficit de zonas de estacionamiento, congestión de las vías y muchas veces circulación de vehículos sin placas de rodaje o con constancias o carteles identificatorios no permitidos por la normatividad vigente, sin dejar de mencionar las evidentes afectaciones a los derechos del consumidor automotriz.

Asimismo, el actual Reglamento establece que la Constancia Complementaria para el uso de placa de exhibición o rotativa sea un documento de porte durante la circulación en las vías públicas, lo cual resulta muy difícil de cumplir, ya que, muchas veces, por motivos de espacio o para no generar sobrecostos de almacenaje, los vehículos apenas son desembarcados son trasladados del recinto de Aduana a los establecimientos de distribución o comercialización portando la Constancia Complementaria y la Tarjeta de Asignación de la Placa - TAP; sin embargo, debido al llenado de la Constancia Complementaria, en la cual debe consignar, entre otros datos, la hora de inicio del recorrido del vehículo, luego imprimirse e incluir el sello y

firma del funcionario responsable de la usuaria, ha ocasionado la demora en su traslado o que estos no cuenten con dicha constancia.

Se ha propuesto la Constancia Complementaria para el uso de placa de exhibición o rotativa sea electrónica, debiendo solo ser registrada en el sistema informático a cargo del MTC o la Entidad Administradora, la cual será verificada a través del servicio web del MTC o la Entidad Administradora, se logrará reducir el tiempo invertido en la validez de portar una constancia física, debiendo solo portar el TAG.

Adicionalmente, se ha propuesto incluir que el uso de las placas de exhibición para identificar a los vehículos nuevos antes de su inmatriculación, que sean utilizados para el traslado de altos funcionarios y/o representantes de otros países que participan en eventos internacionales, como la Cumbre América del Sur-Países Árabes - ASPA, la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), etc., cuya sede sea el Perú, lo cual contribuirá a la calidad en el traslado de los funcionarios que visitan el Perú, evitando así la tramitación de dichos funcionarios al importar de manera temporal sus propios vehículos.

En relación al plazo de vigencia para la asignación específica de la placa rotativa de la usuaria al propietario adquirente de un vehículo automotor nuevo comercializado por ésta, y la asignación a las usuarias que importen vehículos nuevos para su uso, el cual actualmente no excede de quince (15) días calendario, a contarse a partir de la fecha de entrega de la placa en el Reglamento, debe ser ampliado, en razón a que dicho plazo no alcanza o resulta insuficiente frente al proceso de inmatriculación del vehículo en el Registro de Propiedad Vehicular de la SUNARP, para la obtención de la placa de rodaje, lo cual trae como consecuencia que el vehículo no pueda ser utilizado durante el proceso de inmatriculación en el Registro de Propiedad Vehicular, hasta la obtención de la placa de rodaje.

Ante dicha situación y a efectos de prever que los usuarios tengan que devolver la placa rotativa antes de la obtención de la placa de rodaje definitiva, considerando además que la finalidad de la placa rotativa es poder utilizar el vehículo mientras dure el proceso de inmatriculación vehicular, se propone que el plazo de vigencia de la asignación específica de la Placa Rotativa para los vehículos que se encuentren en proceso de inmatriculación ante el Registro de Propiedad Vehicular, no exceda de treinta (30) días calendario a partir de la fecha de entrega de la placa o hasta la fecha de obtención de la placa definitiva, lo que ocurra primero.

## **11. Diferenciación entre asignación de matrícula y entrega de la placa**

La necesidad de regular, de acuerdo a lo que sucede en la práctica, el procedimiento general de asignación de la matrícula, así como el de la manufactura, solicitud y entrega de la placa de rodaje, diferenciando entre asignación de la matrícula a cargo del Registro de Propiedad Vehicular de la SUNARP y entrega de la placa de rodaje a cargo del MTC o la Entidad Administradora que éste designe. Asimismo, se regula por primera vez la orden de giro de la placa, como documento que contiene la instrucción del Registro de Propiedad Vehicular para que el emisor de la misma

proceda a su manufactura y entrega al usuario por haberse concluido el trámite registral, pese a que dicho documento ya existía en la práctica desde hace muchos años, permitiéndose al mismo tiempo que éste pueda emitirse por medios electrónicos.

## 12. Procedimiento de destrucción de las placas

La necesidad de establecer un procedimiento para la destrucción de las placas de rodaje antiguas que se reciben de los usuarios en el marco del proceso de reemplazamiento total del parque vehicular nacional e, inclusive, de las placas del nuevo sistema que se reciban en caso de cualquier cambio de placa de rodaje que permita la normatividad, con el propósito que dicho procedimiento esté revestido de todas las garantías que permitan su efectiva destrucción, a efectos de impedir la indebida utilización de éstas en el sistema de transporte terrestre, para cuyo efecto se ha introducido todo un capítulo que regula minuciosamente este procedimiento, así como su oportunidad, periodicidad y lugar en que la destrucción deba efectuarse.

## 13. Implementación de la Entidad Administradora y Cronograma de cambio de placa de rodaje

La Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento establece que los vehículos habilitados a prestar el servicio de transporte público de personas de ámbito nacional, debían realizar el cambio de sus placas antiguas por la Placa Única Nacional de Rodaje con arreglo al presente Reglamento, de conformidad con el siguiente cronograma<sup>4</sup>:

ÚLTIMO DÍGITO DE PLACA DE RODAJE	MES/AÑO
0-1	Setiembre - Octubre 2011
2-3	Noviembre - Diciembre 2011
4-5	Enero - Febrero 2012
6-7	Marzo - Abril 2012
8-9	Mayo - Junio 2012

Con el fin de continuar de manera progresiva con el proceso de cambio a la nueva placa única nacional de rodaje, se dispone que los vehículos que presten el servicio de transporte terrestre público de personas de los ámbitos regional y provincial, así como aquellos que presten servicio de transporte terrestre de mercancías, que aún no cuenten con el número de matrícula otorgado con arreglo al Reglamento y que todavía porten placas de rodaje antiguas, debían realizar el cambio obligatorio de la nueva Placa Única Nacional de Rodaje, de acuerdo al siguiente cronograma<sup>5</sup>:

<sup>4</sup> Numeral Incorporado por el artículo 6 del Decreto Supremo N°033-2011-MTC

<sup>5</sup> Numeral Incorporado por el artículo 3 del Decreto Supremo N°007-2013-MTC

<b>ÚLTIMO DÍGITO DE LA PLACA DE RODAJE ANTIGUA</b>	<b>PERIODO DE CAMBIO DE PLACAS</b>
0	Agosto 2013
1	Setiembre 2013
2	Octubre 2013
3	Noviembre 2013
4	Diciembre 2013
5	Enero 2014
6	Febrero 2014
7	Marzo 2014
8	Abril 2014
9	Mayo 2014

Al haberse culminado el cronograma de cambio de placa de los vehículos que prestan el servicio de transporte terrestre público de personas de los ámbitos regional y provincial, así como aquellos que presten servicio de transporte terrestre de mercancías, corresponde proseguir con el proceso general extraordinario de cambio de placas de rodaje, el cual irá orientado a los vehículos de categoría M destinados al transporte de uso particular, así como los vehículos de categoría L destinados al transporte de pasajeros o de mercancías.

El proceso de cambio de placa antigua por la Placa Única Nacional de Rodaje se ha venido realizando de manera progresiva, con el fin de no causar un impacto negativo en la población al asumir el costo de la nueva placa de rodaje, razón por la cual se empezó por los vehículos habilitados a prestar el servicio de transporte público de personas de ámbito nacional y se prosiguió con el proceso de cambio de placa para los vehículos que prestan el servicio de transporte terrestre público de personas de los ámbitos regional y provincial, así como aquellos que presten servicio de transporte terrestre de mercancías.

A efectos de continuar con el proceso general extraordinario de cambio de placa establecido en el Reglamento, la Dirección General de Transporte Terrestre emitió el Oficio N° 1430-2017-MTC/15 dirigido a la SUNARP, para que dicha institución remita una propuesta del cronograma para el cambio de placas de los vehículos.

En atención a lo señalado, el Secretario General de la SUNARP remite el Cronograma del Proceso General Extraordinario de Cambio de Placa, contenido en el Oficio N° 702-2017-SUNARP-DTR/SG, en el cual se detalla que se ha estimado que el proceso general extraordinario de cambio de placas involucra 1'700,553 (un Millón Setecientos Mil Quinientos Cincuenta y Tres) unidades vehiculares y, aproximadamente, la mitad corresponde a la Zona Registral N°IX-Sede Lima.

En dicho documento, se menciona que los órganos de la SUNARP (de línea, de apoyo y de Asesoramiento), de manera conjunta con la Zona Registral N° IX-Sede Lima, han efectuado el análisis pertinente y señalan que el plazo total del cronograma propuesto es de veinte (20) meses, considerando el tiempo de dos (2) meses para el

último dígito de la placa de rodaje del vehículo (esto es, dos meses por cada dígito, desde el cero hasta el nueve).

Asimismo, para afrontar el proceso general extraordinario de cambio de placas, debe considerarse el tiempo que lleva el proceso de contratación de Registradores Públicos, el desarrollo e implementación de nuevas funcionalidades informáticas en el sistema de calificación registral, las coordinaciones con el Banco de la Nación y entidades del Sistema Financiero, así como los correspondientes flujos del procedimiento.

Finalmente, es preciso señalar que el Proceso General Extraordinario de Cambio de Placa es cambiando de Placa Única Nacional de Rodaje dispuesto por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con carácter general para todo o parte del parque automotor, por lo que, con la aprobación de este último cronograma para el cambio de placa antiguas por la Placa Única Nacional de Rodaje, habrá culminado el Proceso referido en el Reglamento, quedando el MTC expedito para poder encargarse o encarga a una entidad del sector privado (entidad administradora) la administración del Sistema de Placa Única Nacional de Rodaje - SPUNR, la que incluye la manufactura, emisión y expedición al usuario de la placa de rodaje.

### **ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO**

La expedición del presente dispositivo no generará recursos adicionales al Tesoro Público; por el contrario, las medidas que se aprueban son parte de la implementación de la política nacional de transporte establecida por el Poder Ejecutivo.

Con la aprobación del Reglamento del Sistema de Placa única Nacional de Rodaje se mantiene la dinámica de la manufactura, características y especificaciones técnicas de la Placa Única Nacional de Rodaje, así como del procedimiento de entrega de la misma, por lo que, los beneficios son evidentes, pues se contará con un cuerpo normativo que permita subsanar las deficiencias, complejidad, ambigüedad, vacíos y contradicciones del actual Reglamento. Dicho beneficio se dará para el transporte y el tránsito terrestre del país, en la medida que el nuevo Reglamento permitirá lograr adecuados niveles de eficiencia del Sistema de Placa Única Nacional de Rodaje, puesto que permitirá un mejor desenvolvimiento de los actores integrantes de dicho sistema y por ende, alcanzar mejores estándares de seguridad vial.

### **ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

En el presente Decreto Supremo se dispone aprobar el Reglamento del Sistema de Placa Única Nacional de Rodaje, derogar el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2008-MTC y modificatorias y derogar la Resolución Directoral N° 4012-2009-MTC/15, que establece disposiciones para la mejor aplicación del sistema de codificación de la Placa Única Nacional de Rodaje y la

Resolución Ministerial N° 259-2010-MTC/02, que aprueba la Directiva Régimen que establece el procedimiento de destrucción de la Placa Única Nacional de Rodaje.