



Decreto Supremo

**DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DE VEHICULOS,
APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 058-2003-MTC**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO

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

Que, el literal a) del artículo 16 de la citada Ley, dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, y tiene competencia normativa para dictar los reglamentos nacionales establecidos en dicha Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito;

Que, mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, se aprobó el Reglamento Nacional de Vehículos (en adelante, el RNV), el cual tiene por objeto establecer los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, lo cual, está orientado a la protección y la seguridad de los usuarios del transporte terrestre, a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto, así como al resguardo de la infraestructura vial;

Que, mediante Resolución Ministerial N° 132-2024-MTC/01.02, se crea el grupo de trabajo multisectorial, de naturaleza temporal, denominado "Grupo de Trabajo de Homologación Vehicular", dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; el cual tiene por objeto proponer las actualizaciones y/o modificaciones de los requisitos y características técnicas vehiculares en el Reglamento Nacional de Vehículos;

Que, debido a los avances tecnológicos en la industria automotriz en la última década, el mercado automotor ofrece vehículos más seguros y eficientes, por lo que, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal con los aportes y comentarios realizados por el citado Grupo de Trabajo, ha elaborado la propuesta de actualización de los requisitos y características técnicas para los vehículos automotores, en salvaguarda de la seguridad y salud de los usuarios del transporte terrestre, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto;

Que, la mencionada propuesta, entre otras medidas, incorpora sistemas o dispositivos de anclajes para los cinturones de seguridad, bolsas de aire, control electrónico de estabilidad, sistemas de antibloqueo de frenos, sistemas de dirección asistida, anclajes para el sistema de retención infantil, a efectos de optimizar los elementos de seguridad que deben cumplir los vehículos que se importe, transite y/u operen en el país;

Que, adicionalmente, resulta necesario modificar los Anexos I, II, III y el numeral 5 del V del RNV a fin de complementar con detalle las disposiciones sobre la clasificación vehicular, las definiciones, los requisitos técnicos vehiculares, y las características registrables vehiculares, permitiendo así un mejor entendimiento, comprensión y aplicación del RNV;

Que, en tal sentido, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte

Multimodal mediante Memorando N° 0000-2025-MTC/18, sustentado en el Informe N° 0000-2025-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, propone y fundamenta la necesidad de actualizar las disposiciones del RNV para un parque vehicular más seguro y eficiente;

Que, en virtud a lo dispuesto en el numeral 33.1 del artículo 33 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, es obligatorio presentar un expediente de Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, para evaluación de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria, a fin de obtener dictamen favorable para la aprobación del proyecto normativo;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y, el Texto Integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por la Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01;

DECRETA:

Artículo 1.- Modificación del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC

Modificar los artículos 1, 2, 3, 5, el numeral 3 del artículo 7, los artículos 8, 11, 12, 13, 14, 25 y 28, la denominación del Título IV, los artículos 30, 31, 32 y 42, los Anexos I, II, III, así como los numerales 3 y 5 del Anexo V del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, de acuerdo con los siguientes términos:

“Artículo 1.- Objeto y finalidad del Reglamento Nacional de Vehículos

- 1.1.** El objeto del presente Reglamento es establecer los requisitos y características técnicas que deben cumplir:
 - a) Los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y/o se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre;
 - b) **Los vehículos que no transiten dentro del mencionado Sistema según lo dispuesto en la Tabla N° 2 del numeral 4 de la Directiva N° 002-2006-MTC/15 o la que haga sus veces.**
- 1.2.** La finalidad del presente Reglamento es **salvaguardar la integridad física de los usuarios del transporte terrestre, proteger el medio ambiente y la comunidad en su conjunto; así como, resguardar la infraestructura vial.**”

“Artículo 2.- Ámbito de aplicación y alcance

- 2.1.** El presente Reglamento rige en todo el territorio de la República y sus disposiciones alcanzan a:
 - a) **Los vehículos señalados en el Anexo I, incluyendo a los**



Decreto Supremo

- b) vehículos especiales.
- b) Los vehículos que no transiten dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, cuando corresponda.
- c) Los ciclos y los Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

2.2. No se encuentran comprendidos en el ámbito de aplicación de lo dispuesto en el presente Reglamento las siguientes unidades:

- a) Dispositivos o aparatos eléctricos de entretenimiento o desplazamiento.
- b) Dispositivos a escala”

“Artículo 3.- Abreviaturas

3.1. Para la aplicación del presente Reglamento, se utiliza las siguientes abreviaturas:

- a) CITV: Centro de Inspección Técnica Vehicular.
- b) DCV: Dirección de Circulación Vial.
- c) DSTT: Dirección de Servicios de Transporte Terrestre.
- d) DGATR: Dirección General de Autorizaciones en Transportes.
- e) DGPRTM: Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.
- f) DAM: Declaración Aduanera de Mercancías vigente con la Nueva Ley General de Aduanas (antes Documento Único Administrativo - DUA).
- g) INACAL: Instituto Nacional de Calidad.
- h) INDECOPI: Instituto Nacional de Defensa de la Libre Competencia y de la Propiedad Intelectual.
- i) INEI: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- j) Ley: Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- k) Ministerio o MTC: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- l) NTP: Norma Técnica Peruana.
- m) PRODUCE: Ministerio de la Producción.
- n) PROVIAS Nacional: Proyecto Especial de Infraestructura del Transporte Nacional.
- o) RENIEC: Registro Nacional de Identificación y Estado Civil.
- p) Registro de Propiedad Vehicular o RPV: Registro de Propiedad Vehicular del Registro de Bienes Muebles del Sistema Nacional de los Registros Públicos.
- q) Reglamento Nacional de Tránsito: Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC.
- r) SUNARP: Superintendencia Nacional de los Registros Públicos.
- s) SUNAT: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.
- t) SNTT: Sistema Nacional de Transporte Terrestre.
- u) VIN: Número de Identificación Vehicular.

v) **ZED: Zonas Especiales de Desarrollo antes CETICOS: Centros de Exportación, Transformación y ZOFRATACNA.**

- 3.2. La referencia a reglamentos nacionales debe entenderse como todos los reglamentos emitidos a partir de la Ley.
- 3.3. Asimismo, cuando se mencione un artículo o anexo sin hacer referencia a norma alguna, **éste se debe entender** referido al presente Reglamento.”

“Artículo 5.-Clasificación vehicular

- 5.1. **Los requisitos técnicos y procedimientos administrativos requeridos para la homologación** vehicular, inscripción registral, **inspecciones técnicas vehiculares** y las demás exigencias para que los vehículos ingresen, se registren, transiten, operen y **se retiren** del SNTT, deben efectuarse atendiendo a la clasificación vehicular **general** establecida en el Anexo I.
- 5.2. **Los vehículos comprendidos en la clasificación vehicular general del Anexo I, destinados a circular por las vías públicas terrestres, deben estar inscritos en el Registro de Propiedad Vehicular de la SUNARP, portar la Placa Única Nacional de Rodaje, contar con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y demás requisitos establecidos por la normativa vigente en la materia.**
- 5.3. **De manera complementaria a la clasificación vehicular general, por otros criterios específicos, los vehículos de las categorías L, M, N y O también se clasifican por su tipo de combustible o fuente de energía, por su potencial contaminante, por criterios de uso, en función del peso y por criterio estadístico, conforme a lo previsto en el Anexo I.**
- 5.4. **Los ciclos y los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) definidos como tal en el presente Reglamento, no forman parte de la clasificación vehicular; sin embargo, están destinados a circular por las vías públicas terrestres del país, conforme a las reglas, condiciones y restricciones establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito. Su definición, características específicas y clasificación se establecen en el Anexo II.**
- 5.5. **Las maquinas autopropulsadas definidas como tal en el presente Reglamento, no forman parte de la clasificación vehicular, no son considerados vehículos y no están destinados a circular por las vías públicas terrestres del país. Su definición, características específicas y clasificación se establecen en el Anexo II.”**

“Artículo 7.- Códigos de identificación vehicular

(...)

3. **Número de motor.** - Identifica al motor **térmico y/o a los motores**



Decreto Supremo

eléctricos de los vehículos de las categorías L, M y N. Respecto al número de motor se considera lo siguiente:

- a) El número de motor es consignado por el fabricante del mismo, y está constituido por una secuencia de caracteres alfanuméricos y no se considera parte de este, caracteres especiales como arroba (@), asterisco (*), hashtag (#), barra oblicua (/), guiones (- , —, _), entre otros.
- b) La grabación del número de motor en un motor nuevo o de reemplazo que se importa como autoparte, es grabado por el fabricante del motor, representante autorizado del fabricante o por el ensamblador del vehículo en el Perú, quien emite un documento al propietario para los trámites administrativos correspondientes ante la SUNARP o la que haga sus veces.
- c) La regrabación del número de motor es dispuesta por la SUNARP o la que haga sus veces, la cual establece las condiciones para realizar dicha actividad.
- d) En el caso de un motor térmico, el número de motor debe estar estampado en el bloque de este y; en el caso de un motor eléctrico, el número de motor debe estar estampado en la carcasa o en una placa adherida al mismo motor.
- e) El número de chasis o serie y el número de motor pueden, eventualmente, coincidir con el de otro vehículo de diferente marca y/o modelo.
- f) El número de motor no es obligatorio para los motores nuevos que se importan como parte de un módulo de instrucción, así como tampoco para los motores nuevos de reemplazo que se importan como una autoparte. En este último caso, cuando se instala el motor nuevo en un vehículo motorizado, se debe proceder con la grabación del número de motor, conforme lo dispuesto en el literal b) del presente numeral.
- g) No se permite la asignación de nuevos números de VIN, chasis o serie a un vehículo o de un nuevo número a su motor o motores, de corresponder.

(...)"

“Artículo 8.- Identificación vehicular

La identificación vehicular, se realiza de acuerdo a lo siguiente:

- 8.1. Los vehículos de las categorías L, M y N deben identificarse con el VIN y el número de motor.
- 8.2. Los vehículos de la categoría O₁ deben identificarse con el VIN o el número de chasis.

- 8.3.** Los vehículos de las categorías O₂, O₃ y O₄ deben identificarse con el VIN. Excepcionalmente, los vehículos de las categorías O₂, O₃ y O₄ que a la fecha de la entrada en vigencia del presente Reglamento no cuenten con el VIN y se encuentren transitando, deben identificarse mediante el número de chasis.
- 8.4.** Los vehículos especiales de las categorías M y N deben identificarse con el VIN y el número de motor. Excepcionalmente, los Vehículos Especiales de las categorías **M y N** que no cuenten con el VIN deben identificarse mediante el número de chasis y el número de motor.
- 8.5.** Los vehículos especiales de la categoría O deben identificarse con el VIN. Excepcionalmente, los vehículos especiales de la categoría O que no cuenten con el VIN deben identificarse mediante el Número de Chasis.
- 8.6.** **De manera excepcional, los miembros del Servicio Diplomático Nacional, el Cuerpo Diplomático, el Cuerpo Consular, Misiones Diplomáticas, Oficinas Consulares y Oficinas de Organizaciones Internacionales, debidamente acreditados en el Perú, así como los migrantes peruanos que retornan al país en el marco de la Ley N° 30001, Ley de Reinserción Económica y Social para el Migrante Retornado y modificatorias, que realizan la importación de un vehículo al país cuyo VIN constituido por 17 caracteres, asignado y consignado por el fabricante, sea distinto al previsto en la Norma ISO 3779, pueden identificarse mediante el número de chasis y el número de motor, no siendo necesario que el décimo carácter de dicho VIN corresponda al año de modelo del vehículo.**

Para efectos del cumplimiento del párrafo anterior, el importador debe declarar el año de fabricación del vehículo en el campo o casillero correspondiente al año de modelo, el cual es aplicable para la nacionalización e inmatriculación de los vehículos referidos en el primer párrafo de la presente disposición.

Los vehículos inscritos en el Registro de Propiedad Vehicular de la SUNARP, que no cuenten con el VIN y se encuentran transitando, se identifican a través del número de chasis y/o el número de motor, cuando corresponda. Para dichos efectos, el Registro de Propiedad Vehicular debe mantener la referencia del año de fabricación del vehículo en la Tarjeta de Identificación Vehicular o Tarjeta de Propiedad Vehicular, el cual es aplicable para el cálculo o referencia al año de modelo previstos en las normas de transporte y tránsito terrestre.

- 8.7.** **No se permite la modificación de la marca, modelo, VIN, número de serie o de chasis de un vehículo. Solo se permite la corrección de las mencionadas características registrables presentando la DAM (antes DUA) rectificadas ante el Registro de Propiedad Vehicular de la SUNARP."**



Decreto Supremo

“Artículo 11.- Objeto de los requisitos técnicos vehiculares

- 11.1. Los vehículos sujetos al ámbito de aplicación del presente Reglamento, que ingresen, se registren, transiten y operen en el SNTT, deben cumplir con los requisitos técnicos y de seguridad establecidos en el presente Reglamento **y con la normativa exigible para cada uno de ellos conforme a lo establecido en el Anexo III y en los plazos establecidos en la Única Disposición Complementaria Transitoria.**
- 11.2. **Se acredita el cumplimiento de los requisitos técnicos vehiculares del presente Reglamento, mediante los siguientes documentos:**
- a) **Para el caso de los vehículos nuevos importados, mediante la presentación de la Ficha Técnica de Homologación de Vehículos, o documento que lo sustituya, según su categoría vehicular conforme a las precisiones establecidas en el Anexo V del presente Reglamento.**
 - b) **Para el caso de los vehículos usados importados, mediante la presentación del Reporte de Inspección, conforme a las precisiones establecidas en el Anexo II de la Directiva N° 003-2007-MTC/15 o el dispositivo que haga sus veces.**
 - c) **Para el caso de los vehículos nuevos de fabricación o ensamblaje nacional, y aquellos a los cuales se ha realizado el montaje de una carrocería o una superestructura, mediante la presentación del Certificado de Conformidad de Fabricación o Certificado de Conformidad de Montaje, conforme a las precisiones establecidas en los Anexos II y III de la Directiva N° 002-2002-MTC/15 o el dispositivo que haga sus veces.**
- 11.3. Los vehículos especiales deben cumplir con los requisitos técnicos complementarios que para cada caso se establezcan, sin perjuicio de cumplir con los requisitos técnicos vehiculares establecidos en el presente **reglamento** que no afecten su propia naturaleza.
- 11.4. **Para acreditar el cumplimiento de los requisitos técnicos vehiculares se considera la fecha de emisión consignada en el Certificado de Homologación Vehicular o Reporte de Inspección, señalado en los numerales anteriores del presente artículo, según corresponda.**
- 11.5. **La presentación del Certificado de Homologación Vehicular para efectos de acreditación del cumplimiento de los requisitos técnicos vehiculares, no será exigible en tanto se implemente lo dispuesto en el Capítulo II del Título VI del presente Reglamento.”**

“Artículo 12.- Requisitos técnicos generales

- 12.1 Los vehículos **de las categorías M y N**, así como los vehículos de las categorías L6 y L7, en caso cuenten con timón y no manubrios, sujetos al ámbito de aplicación del presente Reglamento, deben tener configuración

original de fábrica para el tránsito por el lado derecho de la vía (timón original al lado izquierdo).

12.2. **Todos los vehículos de las categorías L, M, N y O sujetos al ámbito de aplicación del presente Reglamento, deben cumplir con los requisitos técnicos y de seguridad señalados a continuación:**

- a) **Estructura y carrocería:** Deben estar contruidos y equipados de forma que no tengan, en el interior ni en el exterior, **accesorios, adornos u otros objetos con** aristas o ángulos salientes que representen peligro para sus ocupantes **u otras personas. La carrocería debe estar diseñada para evitar las salpicaduras de las ruedas y/o protegida por guardafangos o escarpines.**
- b) Dispositivos de alumbrado y señalización óptica: **Deben contar con dispositivos de alumbrado y señalización óptica especialmente diseñados y fabricados para el tránsito por el lado derecho de la vía. Las clases de dispositivos de alumbrado y señalización óptica, las condiciones de uso, cantidad, color y ubicación son exigibles en función de la categoría vehicular, de acuerdo con lo establecido en el Anexo III.**
- c) **Sistema de frenado:** Deben estar provistos de un conjunto de elementos que permitan reducir la velocidad, detener y asegurar la parada del vehículo de manera rápida, segura y eficiente. La exigibilidad del tipo de freno se realiza en función de la categoría del vehículo, conforme a lo establecido en el Anexo III.
- d) **Sistema de suspensión:** Debe estar compuesto con elementos amortiguadores en todos sus ejes o ruedas, respetando las especificaciones técnicas del diseño original del fabricante, que facilite la adherencia y la estabilidad del vehículo durante su circulación y absorba las irregularidades de la vía, conforme a lo establecido en el Anexo III.
- e) Neumáticos, aros, rueda de repuesto y herramientas de recambio: **Deben estar equipados con neumáticos y aros de las dimensiones y características previstas por el fabricante del vehículo. Los vehículos de las categorías M y N deben contar con una rueda de repuesto o de uso temporal y con las herramientas necesarias para el cambio de ruedas, con excepción de los vehículos que cuenten con un sistema alternativo al cambio de ruedas. Las demás características y condiciones de uso de los neumáticos, aros, rueda de repuesto y herramientas de recambio son establecidas en el Anexo III.**
- f) **Parachoques, dispositivo antiempotramiento y defensas**



Decreto Supremo

laterales: Deben estar equipados con parachoques delantero, parachoques posterior, dispositivo antiempotramiento y defensas laterales de acuerdo a su categoría vehicular, conforme a las especificaciones establecidas en el Anexo III.

- g) **Láminas retroreflectivas:** Los vehículos destinados al servicio de transporte público terrestre de las categorías L5, M1 y N1, así como los vehículos de las categorías M2, M3, N2, N3, O2, O3 y O4 deben contar con láminas retroreflectivas conforme a las especificaciones establecidas en el Anexo III.”

“Artículo 13.- Requisitos técnicos adicionales para los vehículos de las categorías L, M y N

Adicionalmente a los requisitos establecidos en el artículo precedente, los vehículos de las categorías L, M y N deben cumplir con las características y/o contar con los dispositivos señalados a continuación:

- 13.1. **Campo de visión del conductor:** Los vehículos deben estar diseñados y fabricados de tal forma que el campo de visión del conductor hacia adelante y hacia los lados derecho e izquierdo le permita una completa visibilidad sobre toda la vía por la que circula.
- 13.2. **Fórmula rodante:** La fórmula rodante se define como la cantidad de puntos de contacto del vehículo con la vía, con relación a los puntos de tracción y dirección del mismo. Los vehículos de las categorías L, M y N sujetos al ámbito de aplicación del presente Reglamento deben tener su fórmula rodante conforme a lo establecido en el Anexo III.
- 13.3. **Tracción de un vehículo:** El sistema de tracción permite llevar la fuerza y el movimiento generado por el motor hacia las ruedas motrices y pueden ser de tracción delantera (FWD), posterior (RWD), integral permanente (AWD), integral desconectable (4WD) y 4x4. Las características específicas referidas al sistema de tracción están precisadas en el Anexo III.
- 13.4. **Transmisión de un vehículo:** El sistema de transmisión es utilizado para variar la relación de multiplicación de la potencia del motor de un vehículo y puede ser manual (M), semi automática (SA), secuencial (SEC), automática (A), continuamente variable (CVT) o de doble embrague (DCT), conforme a las precisiones establecidas en el Anexo III.
- 13.5. **Sistema de dirección:** Permite al conductor mantener la dirección del vehículo y modificarla con facilidad, rapidez y seguridad, garantizando la correcta maniobrabilidad del vehículo y el giro de las ruedas. Los vehículos de las categorías M y N deben tener sistema de dirección asistida y los vehículos de las categorías M1 y N1 deben tener el volante con regulación en altura y profundidad, conforme a lo establecido en el Anexo III y en los plazos establecidos en la Única Disposición Complementaria Transitoria.

- 13.6. Dispositivos de mando y maniobra, indicadores o testigos para el control de operación:** Deben estar contruidos y montados de tal manera que puedan ser fácilmente identificados, consultados y accionados de forma inmediata por el conductor durante la marcha del vehículo, teniendo su cuerpo en posición normal y sin desatender la conducción. Son exigibles en función de la categoría vehicular y se detallan en el Anexo III.
- 13.7. Puertas:** Los vehículos de las categorías M y N deben tener puertas que permiten el acceso al interior de éstos con cerraduras y órganos de fijación de manera que permitan ser abiertas desde el exterior y que impidan su apertura no deseada. Sus características específicas se establecen en el Anexo III del presente Reglamento.
- 13.8. Bocina y alarma sonora de retroceso:** Los vehículos deben estar equipados con un aparato productor de señales acústicas (bocina o claxon) y con alarma sonora de retroceso accionada por la palanca de la caja de cambios cuando ésta se encuentre en posición de marcha atrás, conforme a lo previsto en el Anexo III.
- 13.9. Depósito de combustible y sistema de escape de gases de motor:** Deben cumplir con las especificaciones establecidas en el Anexo III.
- 13.10. Retrovisores y visor de punto ciego:** Contar con retrovisores exteriores (derecho e izquierdo) especialmente diseñados y fabricados para el tránsito por el lado derecho de la vía. Los vehículos de las categorías M1 y N1 deben contar con retrovisor interior con ajuste día/noche para evitar el deslumbramiento y sus espejos retrovisores exteriores (derecho e izquierdo) deben ser abatibles. Los vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3 deben contar adicionalmente con visor de punto ciego. La cantidad y exigencia de los retrovisores se establecen en el Anexo III.
- 13.11. Asiento del conductor y de pasajeros:** Los asientos deben estar anclados rígidamente a la estructura del vehículo y su base, así como sus anclajes, deben estar diseñados, fabricados e instalados de forma tal que para su desmontaje sea necesario el uso de herramientas mecánicas especializadas. Todos los asientos deben tener respaldar y el asiento del conductor debe tener además un dispositivo de regulación de distancia al timón, altura e inclinación. Las características específicas del asiento del conductor y de pasajeros, así como la normativa exigible a sus anclajes, se establecen en el Anexo III del presente Reglamento. El número de asientos del vehículo es el número de plazas personales con el que cuenta incluyendo el asiento del conductor y la tripulación de ser el caso y se debe incluir los asientos rebatibles cuando corresponda.
- 13.12. Sistema de Anclaje del Sistema de Retención Infantil:** Los vehículos de la categoría M1, con excepción de aquellos con carrocería Multipropósito, deben tener anclajes para asientos de seguridad de



Decreto Supremo

niños ISOFIX/LATCH instalados de fábrica en la segunda fila de asientos que permita la colocación de las sillas o asientos de seguridad para bebés/niños. Las características específicas los asientos de seguridad para niños, la normativa exigible a sus anclajes y las reglas de uso en los vehículos motorizados, se establecen en el Anexo III.

- 13.13. **Cinturones de seguridad:** Los vehículos de las categorías M y N deben contar con cinturones de seguridad de mínimo tres puntos en todos los asientos y de mínimo dos puntos en los asientos centrales si los tuviera, con excepción de los vehículos de las categorías M2 y M3, destinados al servicio público de transporte de personas, en cuyos casos la exigencia de contar con cinturones de seguridad en los asientos de los pasajeros posteriores a la primera fila es establecida en los reglamentos correspondientes. Los vehículos que cuenten con asientos rebatibles o plegables deberán tener cinturón de seguridad de mínimo dos puntos en dichos asientos. Se debe acreditar el cumplimiento de normas internacionales respecto de los cinturones de seguridad, sus anclajes y del sistema de desempeño del cinturón de seguridad, conforme a los plazos establecidos en el Anexo III.
- 13.14. **Apoyacabeza o Sistema de Retención de Cabezas:** Los vehículos de la categoría M y N deben contar con apoyacabeza en todos sus asientos, con excepción de los asientos de los pasajeros posteriores a la primera fila de los vehículos de las categorías M2 (Clase I y Clase II) y M3 (Clase I y Clase II) destinados al servicio público de transporte de personas; así como, aquellos asientos ubicados en sentido paralelo al eje longitudinal del vehículo y los asientos rebatibles o plegables. Las características específicas del apoyacabeza, su exigibilidad y la normativa aplicable se establecen en el Anexo III.
- 13.15. **Reposapiés:** Los vehículos de la categoría L deben contar con dispositivos para descansar los pies del conductor y de las personas transportadas.”

“Artículo 14.- Requisitos técnicos adicionales para los vehículos de las categorías M y N

Adicionalmente a los requisitos establecidos en los artículos 12 y 13, los vehículos de las categorías M y N deben cumplir con las características y/o contar con los dispositivos señalados a continuación:

- 14.1. Los vehículos de las categorías M y N deben contar con parabrisas de vidrio de seguridad, dispositivos limpia parabrisas y lava parabrisas, sistema desempañador del parabrisas y tapasol abatible en el lado del conductor (piloto) y acompañante (copiloto) como mínimo. Además, sus ventanas laterales y posteriores deben ser de vidrio de seguridad, conforme a las precisiones establecidas en el Anexo III. Adicionalmente, los vehículos de la categoría M1 deben contar con un sistema desempañador de luna trasera.

- 14.2. Los vehículos de las categorías M1 y N1 deben contar al menos con dos (2) bolsas de aire frontales y dos (2) laterales para el conductor (piloto) y su acompañante (copiloto). Los vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3 deben incorporar al menos una (1) bolsa de aire frontal para el conductor (piloto), conforme a las precisiones establecidas en el Anexo III.
- 14.3. Los vehículos de las categorías M y N deben contar con “habitáculo con conservación de espacio vital” o “resistencia de la cabina” o “sistema de protección a los ocupantes en caso de colisión frontal”, conforme a las precisiones establecidas en el Anexo III.
- 14.4. Los vehículos de las categorías M1 y N1 deben contar con Sistema de Control Electrónico de Estabilidad (ESC) conforme a las precisiones establecidas en el Anexo III.
- 14.5. Los materiales utilizados para recubrir el interior del habitáculo de los vehículos de la categoría M3 deben ser resistentes al fuego, conforme a las precisiones establecidas en el Anexo III del presente Reglamento.”

“Artículo 25.- Requisitos técnicos para los vehículos destinados al servicio de taxi

Adicionalmente a los requisitos establecidos en los artículos 12, 13, y 14, los vehículos que presten el servicio de taxi deben cumplir con las características y/o contar con los dispositivos señalados a continuación:

- 25.1. Pertenecer a la categoría M1.
- 25.2. Láminas retroreflectivas que cumplan con los requisitos técnicos aprobados.
- 25.3. **Cinturones de seguridad.**
- 25.4. Peso neto mínimo de 1 000 kg.
- 25.5. Para vehículos equipados con motor térmico, cilindrada mínima de 1 250 cm³ o **potencia máxima no menor de 70 kW (93,9 HP)** y para vehículos eléctricos, autonomía mínima de 200 km o potencia máxima no menor de 80 kW.
- 25.6. Mínimo cuatro puertas de acceso.”.

“Artículo 28.- Modificación y rectificación vehicular

- 28.1. Para la inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular de las modificaciones efectuadas a las características registrables de los vehículos, **se requiere:**



Decreto Supremo

- a) **Resolución de Autorización de la planta para la fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre que se inmatricula y/o modifica emitido por PRODUCE.**
- b) **Si las características registrables del vehículo se modifican sin el montaje de una carrocería o super estructura, se deben presentar la Constancia o Certificado de Modificación del vehículo indicando aquellas características registrables del vehículo que se modifican. Este documento debe ser suscrito en forma conjunta por el ingeniero mecánico, mecánico-electricista, mecatrónico o automotriz debidamente colegiado y habilitado, responsable de la producción del vehículo terminado y por el representante legal de la empresa que realizó las modificaciones del vehículo.**
- c) **Si las características registrables del vehículo se modifican con el montaje de una carrocería o super estructura, se debe presentar:**
 - 1. **Constancia o Certificado de Fabricación de la carrocería o superestructura, la que se debe detallar las principales especificaciones o características de la nueva carrocería o superestructura (dimensiones, peso, volumen, etc.). Este documento debe ser suscrito en forma conjunta por el ingeniero mecánico, mecánico-electricista, mecatrónico o automotriz debidamente colegiado y habilitado, responsable de la producción y por el representante legal de la empresa que fabricó la carrocería o superestructura.**
 - 2. **Constancia o Certificado de Montaje de la carrocería o superestructura, indicando aquellas características registrables del vehículo que se modifican por el montaje de la nueva carrocería o superestructura. Este documento debe ser suscrito en forma conjunta por el ingeniero mecánico, mecánico-electricista, mecatrónico o automotriz debidamente colegiado y habilitado, responsable del montaje y por el representante legal de la empresa que realizó el montaje.**
- d) **Certificado de Conformidad de Modificación o Montaje según corresponda, emitido por una Entidad Certificadora de Conformidad autorizada por la DCV del MTC.**
- e) **Autorización de Modificación emitida por el fabricante original del vehículo o de su representante autorizado en el Perú en caso se modifique la fórmula rodante y como consecuencia de ello se incremente el peso bruto vehicular del vehículo.**

- 28.2.** Para el caso de la inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular de las modificaciones de las características registrables de un vehículo inscrito y que como consecuencia de ello o por el montaje de una carrocería o superestructura, se convierte en un vehículo especial, el registrador, adicionalmente a los documentos antes señalados según corresponda, requiere la Autorización de Incorporación de Vehículo Especial emitida por la DSTT del MTC y el Certificado de Inspección Técnica Vehicular emitido por algún CITV autorizado por la DCV del MTC, de acuerdo con el procedimiento vigente.
- 28.3.** Para la inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular del cambio de color y motor, siempre y cuando en este último caso no se modifique la cilindrada, potencia y tipo de combustible, no son exigibles la Resolución de Autorización de Planta, la Constancia de Modificación y el Certificado de Conformidad de Modificación establecidos en el numeral 28.1 del presente artículo.
- 28.4.** Los vehículos de la categoría N no deben ser modificados en vehículos de la categoría M, debiendo rechazarse las solicitudes de su modificación vehicular. Se encuentran exceptuados de esta restricción los vehículos de la categoría N que estén comprendidos en las combinaciones especiales referidas en el Anexo I del presente reglamento.
- 28.5.** Si durante el proceso de Inspección Técnica Vehicular se detecta la falta de coincidencia del tipo o clase (categoría), marca y/o modelo, tipo de combustible, número de ejes y/o ruedas, color, número de asientos y/o carrocería, con las características reales del vehículo, siempre que estas características no hayan cambiado como consecuencia de la modificación de la carrocería, chasis o motor, el CITV debe calificarlas como infracciones leve y proceder a la emisión del Certificado de Inspección Técnica Vehicular, consignando en el rubro de “observaciones detectadas” de dicho certificado, cada una de las características registrables observadas, seguida de la correcta característica conforme lo dispuesto en el presente Reglamento. En este caso, el Certificado de Inspección Técnica Vehicular vigente constituye el documento correspondiente para inscribir en el Registro de Propiedad Vehicular, la rectificación vehicular por la falta de coincidencia de las características registrales antes citadas.
- 28.6.** Las características registrables consignadas en la Tarjeta de Identificación Vehicular o Tarjeta de Propiedad Vehicular de los vehículos inmatriculados antes del 1 de noviembre de 2006, que difieran en el tipo de combustible, color del vehículo y/o tipo de carrocería del vehículo, siempre que estas características no hayan cambiado como consecuencia de la modificación de la carrocería, chasis o motor, no requieren rectificación ni serán motivo de observación en la inspección técnica vehicular obligatoria.”



Decreto Supremo

“TITULO IV

EMISIONES CONTAMINANTES VEHICULARES, VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS Y CONDICIONES PARA LA CIRCULACIÓN”

“Artículo 30.- Las emisiones contaminantes vehiculares de escape y sonoras

- 30.1. Los vehículos de las categorías L, M y N que ingresan y operan en el SNTT deben estar equipados con sistemas de control de emisiones que permitan cumplir los Límites Máximos Permisibles de emisiones contaminantes vehiculares de escape y sonoras establecidos por la normativa nacional vigente.
- 30.2. El procedimiento para efectuar la medición de los Límites Máximos Permisibles de emisiones contaminantes vehiculares de escape y sonoras se establecen en la normativa vigente en la materia.
- 30.3. La homologación y autorización de uso oficial de los equipos para la medición de los Límites Máximos Permisibles de emisiones contaminantes vehiculares de escape y sonoras se encuentran a cargo de la autoridad competente, conforme a lo dispuesto en la normativa vigente en la materia.”

“Artículo 31.- Los vehículos eléctricos y los vehículos híbridos

- 31.1 **Vehículos Eléctricos:** Son aquellos equipados para la propulsión con uno o más motores eléctricos cuya fuente de energía es la electricidad almacenada en una o más baterías que se recargan: por conexión a la red eléctrica externa y por el sistema de frenos regenerativos (vehículo eléctrico a baterías); o por una pila de combustible de hidrógeno y por el sistema de frenos regenerativos (vehículo eléctrico a pila de combustible); o por fotocélulas que convierten la luz solar en electricidad (vehículo eléctrico a energía solar), conforme a las precisiones establecidas en el Anexo I.
- 31.2 **Vehículos Híbridos:** Son aquellos equipados para la propulsión con un motor térmico y un motor eléctrico. El motor eléctrico es alimentado por la energía suministrada por las baterías que se recargan: por conexión a la red eléctrica externa y por el sistema de frenos regenerativos (vehículo híbrido enchufable); o por un generador accionado por el motor térmico y el sistema de frenos regenerativos (vehículo híbrido no enchufable). También se considera dentro de este grupo, a los vehículos equipados para la propulsión con uno o más motores eléctricos que se alimentan de la energía suministrada por las baterías, las mismas que son recargadas por un generador eléctrico accionado por un motor térmico y por el sistema de frenos regenerativos (vehículo híbrido de autonomía extendida), conforme a las precisiones establecidas en el Anexo I.

- 31.3** En el anexo III, se establece para los vehículos eléctricos e híbridos: la terminología y definiciones referidas al sistema de carga, los estándares internacionales de conexión eléctrica, los tipos de motores eléctricos, las baterías de tracción, la potencia de carga, los modos de carga, los tipos de conectores, entre otros, así como, los aspectos constructivos y de seguridad.”

“Artículo 32.- Condiciones para la circulación

- 32.1.** Todos los vehículos de las categorías L, M y N, que estén equipados con motor térmico o eléctrico, incluyendo a las motocicletas eléctricas; así como los vehículos de la categoría O, con excepción de los vehículos de la categoría O1; para su circulación en las vías públicas terrestres, están obligados a portar la Placa Única Nacional de Rodaje de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2008-MTC, o el que haga sus veces.
- 32.2.** Todos los vehículos de las categorías L, M y N, que estén equipados con motor térmico o eléctrico, incluyendo a las motocicletas eléctricas, para su circulación en las vías públicas terrestres, deben contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 024-2002-MTC; o con el Certificado Contra Accidentes de Tránsito - CAT, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito – AFOCAT- y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2006-MTC; o los que hagan sus veces.
- 32.3.** Todos los vehículos de las categorías L, M, y N, que estén equipados con motor térmico o eléctrico, incluyendo a las motocicletas eléctricas y con excepción de los vehículos de las categorías L1 y L2; así como los vehículos de la categoría O, con excepción de la categoría O1, para su circulación en las vías públicas terrestres, están obligados a portar el Certificado de Inspección Técnica Vehicular de acuerdo a la exigibilidad establecida en el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado por Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, o el que haga sus veces.”

“Artículo 42.- Vehículos Especiales

- 42.1.** 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 pueden ser considerados como vehículos



Decreto Supremo

convencionales y se encuentran comprendidos en cualquiera de los siguientes supuestos:

- a) Exceden las medidas y/o dimensiones máximas permitidas por el presente Reglamento.
 - b) Presentan configuraciones vehiculares que tienen mayor número de ejes que cualquiera de las contempladas en el presente Reglamento.
 - c) El peso bruto vehicular (técnico) excede el límite de peso bruto vehicular máximo permitido por el presente Reglamento, de acuerdo con su configuración vehicular.
- 42.2. Para la evaluación de los vehículos especiales, se debe observar la Guía de Evaluación de Vehículos Especiales establecida en el numeral X del Anexo II del presente Reglamento.
- 42.3. Los vehículos especiales, para circular por las vías públicas terrestres, requieren autorización previa emitida por la autoridad competente, de acuerdo al procedimiento establecido mediante la Directiva N° 008-2008-MTC/20 "Directiva sobre Normas y Procedimientos para el Otorgamiento de Autorizaciones Especiales para Vehículos que Transportan Mercancía Especial y/o para Vehículos Especiales" o norma que la complemente o sustituya. Los vehículos especiales de la Categoría M3 que circulan en rutas de la red vial local, requieren autorización previa otorgada por la Municipalidad Provincial correspondiente. Para efectos de identificación y control, los vehículos especiales deben estar registrados en la plataforma informática del Registro Único de Vehículos Especiales (RUVE) y utilizar un distintivo codificado adherido a su estructura cuyas características son aprobadas mediante Resolución Directoral de la DGPRTM.
- 42.4. Las autorizaciones de vehículos especiales tienen una vigencia que está determinada por la autoridad competente, previa verificación de las condiciones que dieron mérito a la autorización inicial. En las autorizaciones debe consignarse como mínimo las medidas del vehículo, el Peso Bruto Vehicular (PBV) máximo autorizado, los pesos por eje o conjunto de ejes autorizados, los plazos de presentación de las certificaciones anuales, así como, de ser el caso, el tipo de unidad de tracción permitida y las restricciones para su circulación respecto a las rutas, horarios y otros factores.
- 42.5. No son considerados como Vehículos Especiales los siguientes:
- a) Los vehículos que incumplen la norma vigente de Límites Máximos Permisibles de Emisiones Contaminantes emitida por el MINAM.

- b) Las combinaciones especiales, establecidas en el Anexo I, que cumplen con los pesos y medidas establecidos en el presente Reglamento.
- c) Los Vehículos de Operación o Uso Específico que no exceden las medidas y/o dimensiones máximas permitidas o que no tienen una fórmula rodante diferente a la contemplada en el presente Reglamento.
- d) Las máquinas para la industria de la construcción (maquinas amarillas) y para la industria agrícola (maquinas verdes).
- e) Los vehículos militares.
- f) Los vehículos autónomos.
- g) Los Vehículos Adaptados para Personas con Discapacidad (VAPCD) y Buses Accesibles (BA)”.

“ANEXO I: CLASIFICACIÓN VEHICULAR

I. CLASIFICACIÓN VEHICULAR GENERAL:

Los vehículos destinados a circular por las vías públicas terrestres del país se clasifican en:

1. Categoría L: Vehículos **motorizados** de dos o tres ruedas y cuatriciclos destinados a circular por las vías públicas terrestres.
 - L1:** Vehículos **motorizados** de dos (2) ruedas, con **velocidad superior a 25 km/h y velocidad máxima de fabricación que no excede de 50 km/h**, con una cilindrada de hasta 50 cm³ en el caso de un motor térmico o **con una potencia nominal continua máxima de más de 350 W y hasta 4 kW en el caso un motor eléctrico. A estos vehículos se le denomina Ciclomotores.**
 - L2:** Vehículos **motorizados** de tres (3) ruedas **y de variadas configuraciones, con velocidad máxima de fabricación de más de 25 km/h pero** que no excede de 50 km/h, con una cilindrada de hasta 50 cm³ en el caso de un motor térmico **o con una potencia nominal continua máxima de más de 350 W pero que no excede de 4 kW en el caso un motor eléctrico. Tienen una (1) rueda delantera y dos (2) posteriores o al revés y pueden ser de estructura abierta o cerrada (cabinados). Generalmente destinados al transporte de personas de modo particular. A estos vehículos se le denomina Tricimotos.**
 - L3:** Vehículos **motorizados** de dos (2) ruedas, con velocidad máxima de **fabricación mayor a 50 km/h, con cilindrada superior a 50 cm³** en el caso de un motor térmico **o con potencia nominal continua máxima de más de 4 kW en el caso de motor eléctrico. Adecuado para uso urbano y en carretera, con asiento tipo montura y manillar. A estos vehículos se les denomina Motocicletas.**



Decreto Supremo

- L4:** Vehículos **motorizados** de tres (3) ruedas asimétricas a su eje longitudinal, con velocidad máxima de **fabricación** mayor a 50 km/h, **con** cilindrada superior a 50 cm³ en el caso de un motor térmico **o con potencia nominal continua máxima de más de 4 kW en el caso de un motor eléctrico. A estos vehículos se les denomina Motocicletas con sidecar.**
- L5:** Vehículos motorizados de tres (3) ruedas simétricas a su eje longitudinal, con velocidad máxima de **fabricación** mayor a 50 km/h, **con** cilindrada superior a 50 cm³ en el caso de un motor térmico **o con potencia nominal continua máxima de más de 4 kW en el caso de un motor eléctrico, de hasta tres (3) asientos para los de transporte de pasajeros (sin contar el asiento del conductor) o de hasta 1 000 kg de peso bruto vehicular para los de transporte de mercancías (sin incluir el peso de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos). Excepcionalmente, el eje posterior puede ser de rodada doble. A estos vehículos se les denomina Trimotos.**
- L6:** Vehículos **motorizados** de cuatro (4) ruedas, **con velocidad superior a 25 km/h y con velocidad máxima de fabricación** que no excede de 50 km/h, con peso neto de hasta 350 kg. sin incluir el peso de las baterías en el caso de vehículos eléctricos y **con** cilindrada de hasta 50 cm³ en el caso de un motor térmico de encendido por chispa o de hasta 4 kW de potencia neta máxima en el caso de otros motores térmicos o de hasta 4 kW de potencia nominal continua máxima en el caso de los motores eléctricos. **A estos vehículos se les denomina de manera genérica Cuatriciclos Livianos.**
- L7:** Vehículos **motorizados** de cuatro (4) ruedas (no clasificados en L6), con peso neto de hasta **450 kg.** para los de transporte de pasajeros o de hasta **600 kg.** para los de transporte de mercancías, sin incluir el peso de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos y **con** cilindrada superior a 50 cm³ en el caso de un motor térmico de encendido por chispa o de hasta 15 kW de potencia neta máxima en el caso de otros motores térmicos o de hasta 15 kW de potencia nominal continua máxima en el caso de los motores eléctricos. **A esta clase de vehículos se les denomina Cuatriciclos Pesados.**
2. **Categoría M:** Vehículos **motorizados** de cuatro ruedas o más diseñados y construidos para el transporte de **personas:**
- M1:** Vehículos de ocho asientos o menos, sin contar el asiento del conductor.
- M2:** Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular técnico **de hasta 5 toneladas.**

M3: Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular técnico **de más de 5 toneladas**.

Los vehículos de las categorías M2 y M3 **destinados al servicio de transporte terrestre de personas**, de acuerdo con la disposición de los pasajeros, **se clasifican en:**

Clase 1: Vehículos **fabricados para el transporte de personas** con áreas para pasajeros de pie permitiendo el desplazamiento frecuente de éstos.

Clase 2: Vehículos **fabricados** para el transporte de pasajeros sentados y pasajeros de pie en el pasadizo y/o en un área que no excede el espacio provisto para dos asientos dobles.

Clase 3: Vehículos **fabricados** exclusivamente para el transporte de pasajeros sentados.

Considerando la clase, los vehículos de las categorías M2 y M3 destinados al servicio de transporte terrestre de personas, se clasifican de la siguiente manera:

M2-C1: Vehículos de más de 8 asientos sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular técnico de hasta 5 toneladas, fabricados con áreas para personas de pie permitiendo el desplazamiento frecuente de éstas.

M2-C2: Vehículos de más de 8 asientos sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular técnico de hasta 5 toneladas, fabricados para el transporte de personas sentadas y de pie en el pasadizo y/o en un área que no excede el espacio provisto para dos asientos dobles.

M2-C3: Vehículos de más de 8 asientos sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular técnico de 5 toneladas o menos, fabricados exclusivamente para el transporte de personas sentadas.

M3-C1: Vehículos de más de 8 asientos sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular técnico de más de 5 toneladas, fabricados con áreas para personas de pie permitiendo el desplazamiento frecuente de éstas.

M3-C2: Vehículos de más de 8 asientos sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular técnico de más de 5 toneladas, fabricados para el transporte de personas sentadas y de pie en el pasadizo y/o en un área que no excede el espacio provisto para dos asientos dobles.



Decreto Supremo

M3-C3: Vehículos de más de 8 asientos sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular técnico de más de 5 toneladas, fabricados exclusivamente para el transporte de personas sentadas.

Para efectos de codificación entiéndase: C1 = Clase 1, C2 = Clase 2 y C3 = Clase 3.

3. **Categoría N:** Vehículos **motorizados** de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de mercancías.

N1: Vehículos de peso bruto vehicular **técnico** de **hasta** 3,5 toneladas.

N2: Vehículos de peso bruto vehicular **técnico** mayor a 3,5 toneladas hasta 12 toneladas.

N3: Vehículos de peso bruto vehicular **técnico** mayor a 12 toneladas.

4. **Categoría O:** Remolques (incluidos semirremolques).

O1: Remolques de peso bruto vehicular **técnico** de **hasta** 0,75 toneladas.

O2: Remolques de peso bruto vehicular **técnico** de más 0,75 toneladas hasta 3,5 toneladas.

O3: Remolques de peso bruto vehicular **técnico** de más de 3,5 toneladas hasta 10 toneladas.

O4: Remolques de peso bruto vehicular **técnico** de más de 10 toneladas.

5. **Combinaciones Especiales:** Adicionalmente, los vehículos de las categorías M, N u O, diseñados y contruidos para el transporte de personas o mercancías, acondicionados para realizar una función específica, requieren carrocerías y/o equipos especiales.

Para la clasificación de estos vehículos se debe consignar con la siguiente designación: XX-SS, donde XX representa la categoría vehicular y SS representa el tipo de vehículo, según la tabla siguiente:

CARROCERÍAS DE LAS COMBINACIONES ESPECIALES	
SA: Casas rodantes	SF: Vehículos celulares
SB: Vehículos blindados para el transporte de valores	SG: Porta tropas
SC: Ambulancias	SH: Vehículos de aventura
SD: Vehículos funerarios	SJ: Vehículos bimodales
SE: Bomberos	SK: Vehículos gastronómicos

De esta manera, a una ambulancia que se acondiciona desde un vehículo de la categoría N2, le corresponde la combinación especial N2SC; a un porta tropas que se acondiciona desde un vehículo de la categoría N3, le corresponde la combinación especial N3SG.

II. CLASIFICACIÓN POR TIPO DE COMBUSTIBLE O FUENTE DE ENERGIA:

Los vehículos comprendidos en la clasificación vehicular general del presente Reglamento, se clasifican por su tipo de combustible o fuente de energía en:

1. VEHÍCULOS CON MOTOR TÉRMICO:

Definición genérica para todos los vehículos con motor de encendido por chispa y de encendido por compresión, que usan como combustible gasolina, diésel, Gas Licuado de Petróleo, Gas Natural Vehicular (GNV-C o GNV-L), etanol, biodiésel, aceite vegetal o hidrógeno. Son vehículos con motor térmico:

- a) **Vehículo a gasolina:** Vehículo con motor térmico de encendido por chispa que usa como combustible gasolina en forma pura o mezclado con un porcentaje menor de etanol. El tipo de combustible a registrar es: **GASOLINA**.
- b) **Vehículo a diésel:** Vehículo con motor térmico de encendido por compresión que usa como combustible Diésel en forma pura o mezclado con un porcentaje menor de biodiesel. En vehículos registrados antes de la vigencia del presente Reglamento, se acepta como tipo de combustible para esta clase de vehículos, la denominación "Petróleo". El tipo de combustible a registrar es: **DIÉSEL**.
- c) **Vehículo a gas licuado de petróleo (GLP):**
 1. **Vehículo a GLP:** Vehículo con motor térmico de encendido por chispa que usa como combustible exclusivamente Gas Licuado de Petróleo-GLP. El tipo de combustible a registrar es: **GLP**.
 2. **Vehículo bi-combustible GLP:** Vehículo con motor térmico de encendido por chispa que usa como combustible gasolina o alternativamente Gas Licuado de Petróleo-GLP. El tipo de combustible a registrar es: **BI-COMBUSTIBLE GLP**.
 3. **Vehículo dual GLP:** Vehículo con motor térmico de encendido por compresión que usa como combustible simultáneamente diésel y Gas Licuado de Petróleo-GLP. El tipo de combustible a registrar es: **DUAL GLP**.



Decreto Supremo

- d) **Vehículo a Gas Natural Vehicular (GNV):**
1. **Vehículo a GNV:** Vehículo con motor térmico de encendido por chispa que usa como combustible exclusivamente Gas Natural Vehicular-GNV (GNV-C). El tipo de combustible a registrar es: GNV.
 2. **Vehículo a GNL:** Vehículo con motor térmico de encendido por chispa que usa como combustible exclusivamente Gas Natural Licuado-GNL (GNV-L) que se almacena en tanques criogénicos. El tipo de combustible a registrar es: GNL.
 3. **Vehículo bi-combustible GNV:** Vehículo con motor térmico de encendido por chispa que usa como combustible gasolina o alternativamente Gas Natural Vehicular-GNV (GNV-C). El tipo de combustible a registrar es: BI-COMBUSTIBLE GNV.
 4. **Vehículo bi-Combustible GNL:** Vehículo con motor térmico de encendido por chispa que usa como combustible gasolina o alternativamente Gas Natural Licuado-GNL (GNV-L) almacenado en tanques criogénicos. El tipo de combustible a registrar es: BI-COMBUSTIBLE GNL.
 5. **Vehículo dual GNV:** Vehículo con motor térmico de encendido por compresión que usa como combustible simultáneamente diésel y Gas Natural Vehicular-GNV (GNV-C). El tipo de combustible a registrar es: DUAL GNV.
 6. **Vehículo dual GNL:** Vehículo con motor térmico de encendido por compresión que usa como combustible simultáneamente diésel y Gas Natural Licuado-GNL (GNV-L) almacenado en tanques criogénicos. El tipo de combustible a registrar es: DUAL GNL.
- e) **Vehículo a Etanol:** Vehículo con motor de encendido por chispa que usa como combustible exclusivamente etanol. El tipo de combustible a registrar es: ETANOL.
- f) **Vehículo Flexfuel:** Vehículo con motor térmico de encendido por chispa que usa como combustible gasolina o etanol o cualquier combinación de ellos. El tipo de combustible a registrar es: FLEXFUEL.
- g) **Vehículo a Biodiésel:** Vehículo con motor térmico de encendido por compresión que usa como combustible exclusivamente Biodiesel. El tipo de combustible a registrar es: BIODIESEL.
- h) **Vehículo a Aceite:** Vehículo con motor térmico de encendido por compresión que usa como combustible exclusivamente aceite vegetal. El tipo de combustible a registrar es: ACEITE.

- i) **Vehículo de Hibridación Leve:** Vehículo equipado para la propulsión con un motor térmico y que cuenta con una fuente de alimentación eléctrica como un alternador/motor de arranque integrado que se utiliza para funciones no relacionadas con la propulsión del vehículo. Este motor auxiliar es alimentado por una batería de hasta 48 voltios que además proporciona energía a todos los sistemas auxiliares. Esta clase de vehículo es conocido como MHEV (Mild Hybrid Electric Vehicle). El tipo de combustible o fuente de energía a registrar es: MHEV GASOLINA o MHEV DIÉSEL, dependiendo del tipo de combustible del motor térmico.
- j) **Vehículo a hidrógeno:** Vehículo con motor de encendido por chispa que usa como combustible hidrógeno. Estos vehículos son conocidos como Vehículos a Hidrógeno-HICEV (Hydrogen Internal Combustion Engine Vehicle). El tipo de combustible a registrar es: HIDRÓGENO.

2. **VEHÍCULOS ELÉCTRICOS:**

Definición genérica para los siguientes tipos de vehículos:

- a) **Vehículo eléctrico a baterías:** Vehículo equipado para la propulsión con uno o más motores eléctricos cuya fuente de energía es la electricidad almacenada en baterías que se recargan por conexión a la red eléctrica externa y por el sistema de frenos regenerativos. Incluyen motocicletas y ómnibus eléctricos. Esta clase de vehículo es conocido como BEV (Battery Electric Vehicle) o vehículo eléctrico puro. El tipo de combustible o fuente de energía a registrar es: Eléctrico BEV.
- b) **Vehículo eléctrico a pila de combustible:** Vehículo equipado para la propulsión con uno o más motores eléctricos cuya fuente de energía es la electricidad almacenada en baterías que se recargan por una pila de combustible de hidrógeno y por el sistema de frenos regenerativos. El hidrogeno se abastece por suministro de una red externa y se oxida en la pila de combustible produciendo agua y electricidad. Esta clase de vehículo es conocido como FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle) o vehículo eléctrico a celda de combustible. El tipo de combustible o fuente de energía a registrar es: Eléctrico FCEV.
- c) **Vehículo eléctrico a energía solar:** Vehículo equipado para la propulsión con uno o más motores eléctricos cuya fuente de energía es la electricidad almacenada en baterías que se recargan por fotocélulas que convierten la luz solar en electricidad. Esta clase de vehículo es conocido como SEEV (Solar Energy Electric Vehicle) o vehículo eléctrico a energía



Decreto Supremo

solar. El tipo de combustible o fuente de energía a registrar es: Eléctrico SEEV.

3. VEHÍCULOS HÍBRIDOS:

Definición genérica para los siguientes tipos de vehículos:

- a) **Vehículo eléctrico híbrido enchufable:** Vehículo propulsado por un motor térmico y un motor eléctrico. El motor eléctrico es alimentado por la energía suministrada por las baterías que se recargan por conexión a la red eléctrica externa y por el sistema de frenos regenerativos. Esta clase de vehículo es conocido como PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle). El tipo de combustible o fuente de energía a registrar es: PHEV GASOLINA o PHEV DIÉSEL, dependiendo del tipo de combustible del motor térmico.
- b) **Vehículo eléctrico híbrido no enchufable:** Vehículo propulsado por un motor térmico y un motor eléctrico. El motor eléctrico es alimentado por la energía suministrada por las baterías que se recargan por el sistema de frenos regenerativos y por un generador accionado por el motor térmico. Esta clase de vehículo es conocido como HEV (Hybrid Electric Vehicle). El tipo de combustible o fuente de energía a registrar es: HEV GASOLINA o HEV DIÉSEL, dependiendo del tipo de combustible del motor térmico.
- c) **Vehículo eléctrico híbrido de autonomía extendida:** Vehículo propulsado por uno o más motores eléctricos que se alimentan de la energía suministrada por las baterías, las mismas que son recargadas por un generador eléctrico accionado por un motor térmico y por el sistema de frenos regenerativos. Los EREV pueden ser enchufables y no enchufables, en el primer caso sus baterías también se recargan por conexión a la red eléctrica externa. Esta clase de vehículo es conocido como EREV (Hybrid Extended Range Electric Vehicle). El tipo de combustible o fuente de energía a registrar es: EREV GASOLINA o EREV DIÉSEL, dependiendo del tipo de combustible del motor térmico.

III. CLASIFICACIÓN POR SU POTENCIAL CONTAMINANTE:

Los vehículos comprendidos en la clasificación vehicular general del presente Reglamento, se clasifican por el nivel de emisiones contaminantes, en:

1. **Vehículos categoría cero (0):** Son aquellos vehículos de las categorías L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 que no emiten emisiones contaminantes, tales como:
 - a) **Vehículos eléctricos a baterías (eléctrico puro) (BEV).**

- b) Vehículos eléctricos a pila de combustible (FCEV).
 - c) Vehículos eléctricos a energía solar.
 - d) Vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con autonomía en modo eléctrico de más de 40 km.
 - e) Vehículos con motor térmico a hidrógeno (HICEV).
2. Vehículos categoría ECO: Son aquellos vehículos de las categorías L, M y N que cumplen normas de emisiones contaminantes de alta exigencia, tales como:
- a) Vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con autonomía en modo eléctrico de hasta 40 km.
 - b) Vehículos eléctricos híbridos no enchufable (HEV).
 - c) Vehículos eléctricos de autonomía extendida (EREV).
 - d) Vehículos de hibridación leve (MHEV).
 - e) Vehículos con motor térmico propulsados principalmente por Gas Natural Vehicular (GNV-C o GNV-L), Gas Licuado de Petróleo (GLP), etanol, flexfuel, biodiésel o aceite vegetal hidrotratado.
 - f) Vehículos equipados con motor térmico que cumplen con la normativa Euro 6/VI o su equivalente o superior.
3. Vehículos categoría C: Son aquellos vehículos de las categorías M y N, que cumplen normas de emisiones contaminantes de mediana exigencia, tales como aquellos que cumplen con la normativa Euro 4/IV o Euro 5/V o sus equivalentes y vehículos de la categoría L que cumplen con la normativa Euro 3 o Euro 4 o sus equivalentes.
4. Vehículos categoría D: Son aquellos vehículos motorizados que no cumplen normas de emisiones de baja o nula exigencia, por su sistema de motorización de tecnología antigua u obsoleta no clasificados en las categorías Cero, ECO o C.

IV. CLASIFICACIÓN POR CRITERIO DE USO:

Los vehículos comprendidos en la clasificación vehicular general del presente Reglamento, se clasifican por criterio de uso en:

1. Vehículos para transporte de personas: Vehículos que, de acuerdo con la clasificación vehicular general establecida en el presente Reglamento, pertenecen a las categorías L o M, diseñados y fabricados exclusivamente para el transporte de personas y que



Decreto Supremo

cumplen con todas las disposiciones establecidas en el presente Reglamento. Dependiendo de la naturaleza de su diseño original, algunos modelos vehiculares para el transporte de personas pueden estar comprendidos en la definición de vehículos especiales.

2. **Vehículos para transporte de mercancías:** Vehículos que, de acuerdo con la clasificación vehicular general establecida en el presente Reglamento, pertenecen a las categorías L, N u O, diseñados y fabricados exclusivamente para el transporte de mercancías y que cumplen con todas las disposiciones establecidas en el presente Reglamento. Dependiendo de la naturaleza de su diseño original, algunos modelos vehiculares para el transporte de mercancías pueden estar comprendidos en la definición de vehículos especiales.
3. **Vehículos de operación o uso específico:** Vehículos que, de acuerdo con la Clasificación Vehicular General establecida en el presente Reglamento, pertenecen a las categorías L, M, N u O y que, por sus características particulares de diseño, fabricación o modificación, se encuentran equipados con dispositivos, aparatos, accesorios, maquinarias y/o aditamentos propios, que les sirven para realizar operaciones o servicios específicos distintos al transporte de personas y/o mercancías. Su clasificación se determina en función al uso específico, según el tipo de carrocería con la que cuenta. Dependiendo de la naturaleza de su diseño original, algunos modelos vehiculares de operación o uso específico pueden estar comprendidos en la definición de vehículos especiales.

V. CLASIFICACIÓN EN FUNCIÓN DEL PESO:

Los vehículos comprendidos en la clasificación vehicular general del presente Reglamento, se clasifican en función del peso en:

1. **Vehículos menores:** Vehículos motorizados que pertenecen a la categoría L:
 - a) **Motos lineales:** Vehículos motorizados que pertenecen a las categorías L1 y L3.
 - b) **Trimotos:** Vehículos motorizados que pertenecen a las categorías L2, L4 y L5.
 - c) **Cuatriciclos:** Vehículos motorizados que pertenecen a la categoría L6 y L7.
2. **Vehículos livianos:** Vehículos de las categorías: M1, M2, N1, O1 y O2 de hasta 3,5 toneladas de peso bruto vehicular.
3. **Vehículos pesados:** Vehículos de las categorías: M2, M3, N2, N3, O3 y O4 de más de 3,5 toneladas de peso bruto vehicular.

VI. CLASIFICACIÓN POR CRITERIO ESTADÍSTICO:

Para los efectos de análisis estadístico y de mercado, los vehículos motorizados comprendidos en la clasificación vehicular general del presente Reglamento, se clasifican por criterio estadístico en:

- 1. Vehículos Menores: Vehículos motorizados que pertenece a la categoría L:**
 - a) Motocicletas: También conocidas como motos lineales, son aquellos vehículos motorizados que pertenecen a las categorías L1 y L3.**
 - b) Trimotos: Vehículos motorizados que pertenecen a las categorías L2, L4 y L5.**
 - c) Cuadriciclos: Vehículos motorizados que pertenecen a las categorías L6 y L7.**
- 2. Automóviles: Vehículos motorizados que pertenecen a la categoría M1. De acuerdo a los tipos de carrocería establecidos pueden tener diferentes variantes como sedan, coupé, hatchback, station wagon, convertible, limosina, SUV, etc.**
- 3. Vehículos Comerciales: Vehículos de las categorías N1, M2 y M3 de hasta 7 000 kg destinados al transporte de mercancías y personas:**
 - a) Camionetas: Vehículos motorizados que pertenece a la categoría N1 destinado principalmente al transporte de mercancías.**
 - b) Microbús: Vehículo de la categoría M2 destinado al transporte de personas.**
 - c) Minibús: Vehículo de la categoría M2 o M3 destinado al transporte de personas.**
- 4. Ómnibuses: Vehículos de la categoría M3 destinados al transporte de personas:**
 - a) Ómnibus mediano: Vehículo de la categoría M3 destinado al transporte de personas con un peso bruto vehicular técnico de más de 7 000 kg hasta 16 000 kg.**
 - b) Ómnibus pesado: Vehículo de la categoría M3 destinado al transporte de personas con un peso bruto vehicular técnico de más de 16 000 kg.**
- 5. Camiones y remolcadores: Vehículos de la categoría N2 y N3 destinados al transporte de mercancías:**
 - a) Camiones:**



Decreto Supremo

1. **Camión Ligero:** Vehículo de la categoría N2 destinado al transporte de mercancías con un peso bruto vehicular técnico de más de 3 500 kg hasta 7 000 kg.
 2. **Camión Mediano:** Vehículo destinado al transporte de mercancías. Se sub divide en: i) Camión mediano N2 con peso bruto vehicular técnico mayor a 7 000 kg y menor que 12 000 kg; y ii) Camión mediano N3 con peso bruto vehicular técnico mayor de 12 000 kg hasta 16 000 kg.
 3. **Camión Pesado:** Vehículo de la categoría N3 destinado al transporte de mercancías con un peso bruto vehicular técnico de más de 16 000 kg.
- b) **Remolcador, Tractocamión o Tracto remolcador:** Vehículo de la categoría N3 destinado al transporte de mercancías con un peso bruto vehicular técnico de más de 16 000 kg. Está equipado con una quinta rueda que le permite acoplarse a un semirremolque de la categoría O4.”

“ANEXO II: DEFINICIONES VEHICULARES

I. VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE:

1. **Vehículo: Medio de locomoción motorizado o no, que sirve para transportar personas y/o mercancías** por las vías terrestres o para realizar funciones o servicios específicos distintos al transporte propiamente dicho. Se distinguen distintos tipos de vehículos según sus características de diseño o propósito de uso.
2. **Vehículo:** Medio de locomoción motorizado o no, que sirve para transportar personas y/o mercancías por las vías terrestres o para realizar funciones o servicios específicos distintos al transporte propiamente dicho. Se pueden distinguir los siguientes tipos: vehículos convencionales y vehículos no convencionales los cuales a su vez se dividen en: vehículos especiales, vehículos de operación o uso específico y vehículos maquinarias. Los vehículos maquinarias están exceptuados del proceso de homologación vehicular, de portar la Placa Única Nacional de Rodaje, contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT y portar el Certificado de Inspección Técnica Vehicular.
3. **Vehículo automotor o motorizado:** Vehículo autopropulsado por su propia fuerza motriz, que pertenece a las categorías L, M y N y diseñado para **circular** por las vías terrestres a excepción de las vías férreas.
4. **Vehículo no motorizado:** Vehículo no equipado con un motor para su propulsión, pertenece a la categoría O y está diseñado para circular por las vías terrestres a excepción de las vías férreas.
5. **Vehículo incompleto:** Vehículo que requiere la instalación de una carrocería o superestructura para poder ser incorporado al SNTT. De acuerdo a su uso, se trata de chasis motorizado para las categorías M2 y

M3 o de un chasis cabinado para la categoría N. Este tipo de vehículo no es registrable.

6. **Vehículo de colección:** Vehículo motorizado con una antigüedad mayor a 35 años, debidamente restaurado y acreditado por el certificado correspondiente emitido por una Entidad Certificadora de Vehículos de Colección autorizada por el MTC.
7. **Vehículo de competencia:** Vehículo diseñado, fabricado o acondicionado para su uso exclusivo en competencias automovilísticas. Debe contar con la certificación del organismo competente. No está autorizado a circular por las vías públicas terrestres
8. **Vehículo articulado:** Conjunto de vehículos acoplados, siendo uno de ellos motorizado.
9. **Vehículo dedicado:** Vehículo cuyo motor térmico de encendido por chispa ha sido diseñado y fabricado para operar exclusivamente con GLP o GNV (GNV-L o GNV-C).
10. **Vehículo convertido:** Vehículo cuyo motor térmico de encendido por chispa ha sido modificado para operar en forma exclusiva, alternativa o en modo dual con GLP o GNV (GNV-L o GNV-C).
11. **Vehículo de tracción a sangre:** Vehículo cuya propulsión se realiza debido al esfuerzo muscular de una persona (bicicleta, triciclo, etc.) o animal (carreta).
12. **Vehículo doble comando:** Vehículo con un sistema adicional de pedales de freno, acelerador y embrague de ser el caso, instalados en el lado del copiloto con la finalidad de ser utilizado durante las clases prácticas de manejo o evaluación en las vías públicas, cuya exigibilidad está en los reglamentos correspondientes.
13. **Vehículo Bimodal:** Vehículo de operación o de uso específico, equipado con aditamentos para realizar el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Cuenta con neumáticos y un juego adicional de ruedas de acero con sistema retráctil, que le permite circular sobre las vías férreas. También se conoce como vehículo carretera-ferrocarril.
14. **Ciclo:** Vehículo de una o más ruedas, sin motor, accionado por el esfuerzo muscular de la persona(s) que lo conduce(n), principalmente a través de la transmisión de movimiento a la rueda motriz, realizado mediante pedales o manivelas, tales como la bicicleta, bicicleta con Sistema de Pedaleo Asistido (SPA), entre otros.
15. **Combinación vehicular:** Conjunto de dos o más vehículos, donde uno de ellos es un vehículo motorizado, el cual hala a los demás vehículos no motorizados mediante un sistema mecánico de acople o enganche.



Decreto Supremo

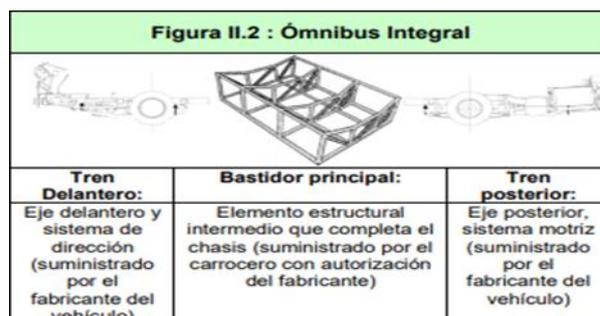
16. **Combinaciones especiales:** Se denominan a los vehículos de las categorías M, N u O que fueron acondicionados para realizar una función específica usando carrocerías y/o equipos especiales los cuales están descritos en el numeral 5 del Anexo I del presente Reglamento.
17. **Automóvil:** Vehículo motorizado que pertenece a la categoría M1. De acuerdo al tipo de carrocería establecida puede tener diferentes variantes como Sedan, Coupé, Hatchback, Station Wagon, Convertible, Limosina, SUV, etc.
18. **Autobús:** Definición genérica para todos los vehículos motorizados de las categorías M2 y M3. De acuerdo a los tipos de carrocerías establecidos pueden tener diferentes variantes como Microbús, Minibús y Ómnibus.
19. **Camioneta:** Definición genérica para todos los vehículos motorizados de la categoría N1. De acuerdo a los tipos de carrocerías establecidos pueden tener diferentes variantes como Panel, Plataforma, Baranda, Cisterna, Pick Up, etc.
20. **Camión:** Definición genérica para todos los vehículos motorizados de las categorías N2 o N3 con excepción del remolcador, diseñados para transportar mercancías sobre sí mismo (con carrocería o superestructura incorporada) con un peso bruto vehicular mayor a 3,5 toneladas. De acuerdo a los tipos de carrocerías establecidos pueden tener diferentes variantes como Plataforma, Baranda, Cisterna, Hormigonera, Grúa, Quilla, Granelero, Volquete, Compactador, etc.
21. **Remolcador, tractocamión o tracto remolcador:** Vehículo motorizado de la Categoría N3 diseñado exclusivamente para halar semirremolques y soportar parte de la carga total que le transmite el semirremolque a través de la quinta rueda.
22. **Ómnibus:** Definición genérica para todos los vehículos de la categoría M3, de más de treinta y tres (33) asientos incluyendo el asiento del conductor y con un peso bruto vehicular de más de 5 000 kg De acuerdo a los tipos de carrocerías establecidas pueden tener diferentes variantes como ómnibus urbano, ómnibus interurbano, ómnibus panorámico, articulado, biarticulado, etc.

Por criterios constructivos un ómnibus puede ser de dos tipos:

- a) **Ómnibus convencional:** Vehículo con la carrocería unida directamente sobre el bastidor del chasis. Este bastidor no sufre ninguna alteración ni modificación estructural, ni modificación dimensional en la distancia entre ejes durante el proceso de carrozado. Los vehículos de este tipo pueden tener el motor ubicado en la parte delantera, central o posterior del chasis. (**Ver figura II.1**)



- b) **Ómnibus integral:** Vehículo con carrocería monocasco autoportante a la cual se fija el Tren Delantero (constituido por el(los) eje(s) delantero(s) y el sistema de dirección) y el Tren Posterior (constituido por el(los) ejes(s) posterior(es) y el sistema motriz), elementos que son suministrados por el fabricante del vehículo. El bastidor principal es el elemento estructural intermedio que une ambos trenes y es suministrado por el carrocerero con autorización del fabricante. La distancia entre ejes es determinada por el fabricante de la carrocería. Los vehículos de este tipo tienen necesariamente el motor ubicado en la parte posterior del vehículo. **(Ver figura II.2).**



23. **Remolque:** Definición genérica para los vehículos no motorizados la categoría O, diseñados para ser halados o remolcados por un vehículo motorizado, de tal forma que ninguna parte de su estructura se apoya sobre el vehículo que lo remolca. Pueden tener uno o más ejes posteriores y se acopla al camión o remolcador mediante una barra de tiro y dispositivo de enganche. De acuerdo a los tipos de carrocería establecidos pueden tener diferentes variantes como Plataforma, Baranda, Furgón, Cisterna, Granelero, Cañero, Cigüeña, Volquete, Quilla, Portacontenedor, Bombona, Cama baja, Madrina, etc.

La barra de tiro es la estructura rígida o articulada que está unida al remolque y que permite su acoplamiento al vehículo que lo hala.



Decreto Supremo

El enganche es el dispositivo mecánico de cierre automático que permite el acoplamiento de un remolque al vehículo que lo hala.

24. **Semirremolque:** Definición genérica para los vehículos no motorizados de la categoría O, diseñados para el transporte de mercancías, con uno o más ejes posteriores y que apoya su parte delantera en el Remolcador u otro vehículo de la categoría O (llamado Dolly), acoplándose a éste y transmitiéndole parte de su peso mediante la quinta rueda. De acuerdo a los tipos de carrocería establecidos pueden tener diferentes variantes como Plataforma, Baranda, Furgón, Cisterna, Granelero, Cañero, Cigüeña, Volquete, Quilla, Portacontenedor, Bombona, Cama baja, Madrina, etc.

La quinta rueda es el dispositivo mecánico generalmente ubicado en la unidad tractora que se emplea para el acople del semirremolque.
25. **Dolly:** es un vehículo no motorizado de la categoría O que porta sobre su estructura una quinta rueda y que es empleado para el acople de un semirremolque, soportando parte del peso del mismo.
26. **Bitren o Bi-Tren:** Combinación vehicular conformada por un remolcador de la categoría N3 y dos (2) semirremolques de la categoría O4 unidos mediante dos (2) articulaciones con quinta rueda. Su circulación debe realizarse sobre una infraestructura vial compatible.
27. **Rodotren o Rodo-Tren:** Combinación vehicular conformada por un remolcador de la categoría N3 y dos (2) semirremolques de la categoría O4. El primer semirremolque se apoya sobre el remolcador por medio de la quinta rueda, mientras que el segundo semirremolque se apoya sobre un (1) Dolly. Su circulación debe realizarse sobre una infraestructura vial compatible.
28. **Vehículo Adaptado para Personas con Discapacidad (VAPCD):** Vehículo especialmente acondicionado para uso de personas con discapacidad en condiciones de seguridad y comodidad.
29. **Bus accesible (BA):** Es aquel vehículo con carrocería ómnibus que integra componentes para transportar Personas con Discapacidad (PCD) en condiciones de seguridad y comodidad. Pueden ser de piso bajo (con rampa de abordaje y/o sistema de arrodillamiento) o de piso alto (con rampa de abordaje y/o plataforma elevadora) y contar con accesorios como rampas y elevadores mecánicos, espacios libres para sillas de ruedas, respaldo, pasamanos, sistema de seguridad y de anclajes, entre otros componentes.
30. **Vehículo de conducción autónoma:** Es aquel vehículo que cuenta con las tecnologías de software y hardware para poder trasladar a un usuario de un punto de origen a un punto de destino en la ruta deseada, sin requerir de intervención humana en la conducción. Este vehículo puede imitar las habilidades humanas de manejo y control gracias a estar equipado con sensores, radares, GPS y visión computarizada que

permiten al vehículo desplazarse de forma segura bajo diversos niveles de autonomía utilizando IA (inteligencia artificial), redes de última generación de tecnología celular, entre otros. Los niveles son:

Nivel 0: Sin automatización en la conducción. Todas las acciones son realizadas en su totalidad por el conductor.

Nivel 1: Asistencia en la conducción. Requiere conductor y cuenta con algún sistema de ayuda para una conducción cómoda y segura.

Nivel 2: Automatización parcial. Requiere conductor que no realizará tareas relativas al movimiento. El vehículo cuenta con control de movimiento longitudinal y lateral, aunque no tiene detección y respuesta ante objetos.

Nivel 3: Automatización condicionada. Requiere conductor. Tiene sistemas de automatización relativos al control de movimiento longitudinal y lateral, detección y respuesta ante objetos que le permitirá decidir cuándo cambiar de carril, frenar para evitar la colisión con otro vehículo, etc. Sin embargo, los sistemas pueden precisar la intervención del conductor.

Nivel 4: Automatización elevada. No requiere conductor en ningún momento ya que será el propio vehículo quién responderá las situaciones de tráfico y las condiciones del entorno, definiendo las alternativas de ruta y responder ante situaciones no previstas.

Nivel 5: Automatización completa. El vehículo debe tener capacidad de transitar sin requerir volante, pedales, mandos, debido que el mismo cuenta con sistemas de automatización a todo nivel.

II. COMPONENTES Y PARTES DE UN VEHÍCULO DE TRANSPORTE TERRESTRE:

1. **Chasis:** Estructura básica del vehículo compuesta por el bastidor, el tren motriz, sistema de suspensión, sistema de dirección, ejes, ruedas y otras partes mecánicas relacionadas. En el caso de vehículos de la categoría O se considera únicamente las partes que correspondan. No forma parte del chasis la carrocería y todos los accesorios necesarios para acomodar al conductor, pasajeros y/o mercancía.
2. **Chasis compacto o autoportante:** Estructura metálica construida por la unión de chapas de diferentes formas y espesores, en la cual la chapa externa del vehículo soporta algo o toda la carga estructural del vehículo.
3. **Bastidor:** Conjunto armazón o estructura principal del vehículo compuesta por los largueros y sus refuerzos transversales, diseñada para soportar todos los componentes del vehículo, mercancía y/o pasajeros.



Decreto Supremo

4. **Tren motriz:** Conjunto mecánico que permite la propulsión del vehículo. Está constituido por el motor, caja de transmisión, eje(s) propulsor(es), conjunto diferencial, semiejes posteriores, etc.
5. **Sistema de suspensión:** Conjunto de componentes mecánicos que unen el chasis del vehículo con la superficie rodante, con el objeto de mantener siempre el contacto de la rueda con el terreno, de manera que se consiga un mayor control, seguridad, estabilidad, adherencia y respuesta de la dirección del vehículo, así como absorber las irregularidades del terreno, de manera que proporcione mayor comodidad a los ocupantes del vehículo.
6. **Sistema de dirección:** Conjunto mecánico que permite al conductor controlar la dirección del vehículo y modificarla con facilidad, rapidez y seguridad, garantizando su correcta maniobrabilidad mediante mecanismos que articulan el giro de las ruedas.
7. **Ejes:** Elementos mecánicos que sirven de soporte del vehículo, alojan a las ruedas y permiten su desplazamiento. Según su función y/o configuración se clasifican en:
 - a) **Eje motriz:** Eje que transmite la fuerza de tracción.
 - b) **Eje no motriz:** Eje que no transmite la fuerza de tracción. Sus ruedas giran libremente.
 - c) **Eje direccional:** Eje a través del cual se aplican los controles de dirección al vehículo.
 - d) **Eje retráctil:** Eje que puede dejar de tener contacto con la superficie de la vía mediante dispositivos mecánicos, hidráulicos, neumáticos, eléctricos u otros.
 - e) **Eje simple o independiente:** Eje que no forma conjunto con ningún otro eje. Se considera como tal, cuando la distancia entre su centro y el centro del eje más próximo es superior a 2,40 m. Puede ser motriz o no, direccional o no, delantero, central o posterior.
 - f) **Eje doble (tándem):** Conjunto de dos (2) ejes articulados al vehículo y entre sí por dispositivos comunes que permitan una distribución de carga uniforme entre los dos ejes y separados a una distancia entre centros de ruedas superior a 1,20 m e inferior a 2,40 m.
 - g) **Eje triple (trídem):** Conjunto de tres (3) ejes articulados al vehículo y entre sí por dispositivos comunes que permiten una distribución de carga uniforme entre los tres ejes y separados a una distancia entre centros de ruedas externas superior a 2,40 m e inferior a 3,60 m.

Para la declaración de la cantidad de ejes de un vehículo se debe

considerar la sumatoria de ejes motrices y no motrices.

8. **Cabina:** Parte de un vehículo motorizado de la categoría N y, cuando corresponda de la categoría L. Está diseñado de fábrica para alojar en su interior al conductor (piloto), acompañante (copiloto), los mecanismos de control del vehículo y a los pasajeros de ser el caso.
9. **Habitáculo:** Parte interior de la carrocería o cabina que se encuentra habilitado con asientos para el conductor y los pasajeros.
10. **Litera:** Parte interior de la carrocería o cabina acondicionado para el descanso del conductor.
11. **Compartimento para mercancías o equipaje:** Parte interior de la carrocería que se encuentra habilitado para el transporte de mercancías o el equipaje de los pasajeros.
12. **Compartimento del motor:** Volumen del vehículo en cuyo interior se encuentra la unidad motriz o propulsora. También conocido como vano motor.
13. **Carrocería:** Estructura que se instala sobre el chasis o estructura autoportante del vehículo, especialmente adecuada para el transporte de personas, mercancías o para un uso específico.

El tipo de carrocería se define de acuerdo a la clasificación vehicular general establecida en el presente Reglamento en los siguientes términos:

- a) Si un vehículo pertenece a la categoría L, las características de la zona de transporte de pasajeros o de mercancías define el tipo de carrocería.
 - b) Si un vehículo pertenece a la categoría M, las características de la zona de transporte de pasajeros define el tipo de carrocería.
 - c) Si el vehículo pertenece a las categorías N u O, la zona de transporte de mercancías define el tipo de carrocería. En este caso a la carrocería también se le denomina superestructura.
 - d) Si el vehículo no ha sido concebido principalmente para el transporte de personas o mercancías, se considera como vehículo de operación o de uso específico, en cuyo caso el tipo de carrocería se determina en función al trabajo o uso específico que realizan.
14. **Limitador de Velocidad:** Dispositivo instalado por el fabricante del chasis o por su representante autorizado, que impida que el vehículo pueda llegar a desarrollar una velocidad máxima establecida y cuya exigibilidad está dispuesta en los reglamentos correspondientes.



Decreto Supremo

15. **Bolsa de aire o airbag:** Sistema de retención complementario a los cinturones de seguridad que, en caso de colisión o choque grave del vehículo, despliega e infla automáticamente una estructura flexible, que limita la gravedad de los contactos de una o varias partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del habitáculo. Estas bolsas pueden ser frontales, laterales de cuerpo, laterales de cabeza, entre otros.
16. **Bolsa de aire o airbag para pasajeros:** Sistema destinado a proteger a uno o más ocupantes de asientos distintos al del conductor en caso de colisión frontal.
17. **Bolsa de aire o airbag frontal.** Es aquella que se activa inmediatamente frente al conductor y/o pasajeros, cuando corresponda, en caso de choque frontal y en ocasiones, en otros tipos de impacto.
18. **Bolsa de aire o airbag lateral.** Es aquella que aleja el cuerpo del ocupante de la zona de peligro, con lo que se consigue reducir la fuerza que soporta este en caso de producirse una colisión lateral. Puede ser lateral de cabeza o lateral de cuerpo.
19. **Bolsa de aire o airbag lateral de cabeza.** También conocido como airbag lateral de cortina. Se instalan detrás de la moldura del techo directamente encima de las puertas. Están diseñadas para disminuir el riesgo de lesiones en la cabeza. Cuando se inflan, suelen cubrir las ventanas delanteras y traseras para proteger a los pasajeros en ambos asientos. Algunos airbags de cortina más avanzados tienen sensores que pueden detectar si un vehículo comienza a rodar tras una colisión.
20. **Bolsa de aire o airbag lateral de cuerpo.** También conocido como airbag lateral de torso, suele instalarse en el asiento. Su propósito principal es evitar que el cuerpo de una persona se estrelle contra la puerta y reducir las lesiones en el abdomen y las áreas pélvicas.

III. CONDICIONES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE:

1. **Vehículo nuevo:** Para fines aduaneros, registrales y comerciales se considera como vehículo nuevo aquel que, al momento de la numeración de la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) en la SUNAT, cumple con los siguientes requisitos:
 - a) Que el décimo carácter del VIN (año modelo), corresponda al año en curso o como máximo esté dentro de los dos (2) años anteriores al año en curso. Se acepta que el décimo carácter del VIN corresponda al año entrante, si la numeración de la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) se realiza a partir del 1° de julio del año en curso.
 - b) Que no haya tenido uso y que el recorrido registrado en su odómetro no sea mayor a ciento cincuenta (150) kilómetros. Excepcionalmente, se acepta que el odómetro consigne un recorrido mayor a los ciento cincuenta (150) kilómetros, cuando el

vehículo ha sido trasladado por sus propios medios, total o parcialmente, desde el punto de fabricación y/o ensamblaje y/o carrozado y/o despacho y/o embarque y/o de salida del país y/o de la aduana nacional de despacho hasta el punto de embarque y/o de salida del país y/o hasta el punto de llegada al Perú. Este recorrido adicional se debe acreditar mediante una constancia emitida por el fabricante y/o ensamblador y/o representante autorizado del fabricante en el Perú, la cual debe guardar relación con los documentos de embarque (conocimiento de embarque, carta porte u otro), de acuerdo a la modalidad de transporte que se utilice. Cuando los puntos de fabricación y/o ensamblaje y/o carrozado y/o despacho y/o embarque tengan distintas ubicaciones, se considera el recorrido total y se pueden presentar constancias separadas que acrediten el traslado en cada uno de los tramos.

- c) Que no haya sido registrado o inmatriculado en ningún registro de vehículos de carácter oficial en el país de fabricación o en el país de origen o en el país de procedencia o en el país de tránsito, por lo que no debe haber tenido ningún tipo de matrícula o placa de rodaje otorgada en cualquiera de estos países.
2. **Vehículo usado:** Para fines aduaneros, registrales y comerciales, se considera como vehículo usado aquel que no cumple la definición de vehículo nuevo establecido por el presente Reglamento.
3. **Vehículo remanufacturado:** Únicamente para efectos de la nacionalización de vehículos usados al amparo del Acuerdo de Promoción Comercial Perú – Estados Unidos de América – EE.UU., suscrito el 12 de abril de 2006. Es aquel vehículo obtenido luego de un proceso productivo de recuperación, que incorpora necesariamente mercancías recuperadas y nuevas, de ser el caso. En ningún caso un vehículo remanufacturado podrá incorporar mercancías usadas no recuperadas.

Los vehículos remanufacturados deben cumplir los siguientes requisitos:

- a) Mantener los mismos estándares técnicos y de calidad (peso, dimensión, resistencia, tolerancia, rendimiento u otros) correspondientes a un vehículo nuevo.
- b) Tener una expectativa de vida similar a la de un vehículo nuevo.
- c) Gozar de una garantía de fábrica similar a la de un vehículo nuevo.
- d) Mantener su marca original o cuando el fabricante remanufacturador consigna una nueva marca, debe existir una referencia a la marca original.
- e) Mantener necesariamente el Número de Identificación Vehicular (VIN) original.



Decreto Supremo

- f) Indicar desde fábrica su condición de remanufacturado, en el mismo vehículo.

En todos los casos, el fabricante remanufacturador, es el fabricante original del vehículo nuevo o un tercero debidamente autorizado por el fabricante original del vehículo nuevo.

No se considera como remanufacturado, un vehículo usado que ha sufrido otro proceso de acondicionamiento diferente al indicado en el presente numeral, tal como reparado, recuperado, reconstruido, repotenciado, reconvertido u otro.

El proceso de importación de los vehículos remanufacturados debe realizarse de acuerdo a los mecanismos de control establecidos para los vehículos usados importados en el presente Reglamento. Asimismo, el proceso productivo de recuperación y remanufactura de sus componentes, debe cumplir con lo dispuesto en el artículo 147 del presente Reglamento.

4. **Vehículo Siniestrado:** Vehículo que, por efectos de un siniestro o accidente de tránsito, factores climáticos u otras circunstancias, ha sufrido volcadura, impacto directo, choque frontal, lateral o trasero, incendio, aplastamiento, desmantelamiento, destrucción, daño por agua (inundación, sumergimiento o exposición prolongada), daño por exposición radioactiva o cualquier otro tipo de siniestro o daño material sustancial de manera que, sus condiciones técnicas han sido afectadas.
5. **Representante autorizado del fabricante en el Perú (Representante de marca):** Persona natural o jurídica con domicilio legal y fiscal en el territorio nacional, que tiene suscrito con uno o más fabricantes de determinadas marcas vehiculares, un contrato o convenio u otro documento mediante el cual acredita la representación comercial o distribución mercantil en el Perú, de todos o de algún modelo vehicular. Dicho representante está facultado para emitir la "Autorización del Fabricante" a favor de la planta autorizada por PRODUCE para el ensamblaje, montaje o modificación de vehículos de transporte terrestre, declaraciones juradas y otras establecidas en el presente Reglamento.
6. **Importador eventual:** Persona natural o jurídica con domicilio legal y fiscal en el territorio nacional, que no es el representante autorizado del fabricante en el Perú y que excepcionalmente realiza la importación de hasta un máximo de dos (2) vehículos al año y para uso particular.
7. **Reparación y reacondicionamiento:** Se denomina reparación en el campo automotriz al conjunto de actividades donde son arreglados los sistemas y componentes que no funcionan correctamente o están en mal estado, devolviéndolos a sus condiciones originales de operación. Las reparaciones pueden incluir componentes mecánicos, eléctricos, electrónicos, chasis, motor, carrocería, suspensión, dirección, etc. Se denomina reacondicionamiento a las actividades que conllevan a cambiar o modificar el diseño original del vehículo tales como la modificación del

sistema de combustión original de fábrica de gasolina a GNV/GLP, cambio del sistema de dirección de derecho a izquierdo, entre otros.

8. **Fabricante del vehículo:** Empresa dedicada a la producción industrial de vehículos motorizados en fábricas autorizadas por el gobierno de su país mediante la asignación del WMI otorgado por PRODUCE.
9. **País de fabricación del vehículo:** País donde se encuentra instalada la planta de producción o manufactura o fabricación del vehículo y en el cual su fabricante realiza el proceso final de armado, manufactura o fabricación de este. El WMI consignado en los tres primeros caracteres del VIN del vehículo indica el país de fabricación.
10. **País de origen del vehículo:** Para el caso de importación de vehículos nuevos, es el país desde donde se embarca, envía o despacha el vehículo con destino al Perú. Para el caso de importación de vehículos usados, es el país donde el vehículo ha sido registrado para su circulación.
11. **País de procedencia del vehículo:** Último país desde donde se embarca, envía o despacha el vehículo con destino al Perú previo a su nacionalización. En operaciones de comercio exterior, el país de fabricación puede ser diferente al país de origen o procedencia del vehículo nuevo o usado.
12. **Marca del vehículo:** Nombre o símbolo o una combinación de ellos que identifica a los vehículos producidos por el fabricante del vehículo y los diferencia de otros.
13. **Modelo del vehículo:** Nombre o símbolo o una combinación de ellos que identifica a un grupo de vehículos de una misma marca que tienen especificaciones técnicas similares y los diferencia de otros.
14. **Versión del modelo del vehículo:** Nombre o símbolo o una combinación de ellos que se emplea para diferenciar de manera más específica los diferentes grupos de vehículos que pertenece a un mismo modelo de una marca de vehículos.
15. **Marca del motor:** Nombre o símbolo o una combinación de ellos que identifica a los motores producidos por el fabricante del vehículo o del motor y los diferencia de otros.
16. **Modelo del motor:** Nombre o símbolo o una combinación de ellos que identifica a un grupo de motores de una misma marca que tienen especificaciones técnicas similares y los diferencia de otros.
17. **Familia vehicular:** Conjunto de vehículos comprendidos en uno de los siguientes supuestos:
 - a) En vehículos con motor térmico e híbridos, que tienen la misma marca y modelo vehicular y la misma marca y modelo de motor



Decreto Supremo

térmico, por lo que cumplen la misma norma de emisiones. La marca del motor térmico puede ser diferente a la del vehículo.

- b) En los vehículos eléctricos, tiene la misma marca y modelo vehicular.

18. **Año modelo:** Corresponde al décimo carácter del VIN el cual es asignado por el fabricante del vehículo conforme a lo dispuesto en la norma ISO 3779 o la NTP - ISO 3779 para el caso de los vehículos fabricados en el Perú. Normalmente el Año modelo coincide con el año calendario en el que el vehículo fue producido y de manera excepcional, puede corresponder como máximo al año siguiente del año calendario en el que el vehículo fue producido. Su codificación corresponde a una serie de letras y números para cada año conforme lo establecido en la siguiente tabla:

Año	Código										
1980	A	1990	L	2000	Y	2010	A	2020	L	2030	Y
1981	B	1991	M	2001	1	2011	B	2021	M	2031	1
1982	C	1992	N	2002	2	2012	C	2022	N	2032	2
1983	D	1993	P	2003	3	2013	D	2023	P	2033	3
1984	E	1994	R	2004	4	2014	E	2024	R	2034	4
1985	F	1995	S	2005	5	2015	F	2025	S	2035	5
1986	G	1996	T	2006	6	2016	G	2026	T	2036	6
1987	H	1997	V	2007	7	2017	H	2027	V	2037	7
1988	J	1998	W	2008	8	2018	J	2028	W	2038	8
1989	K	1999	X	2009	9	2019	K	2029	X	2039	9

- a) La ubicación y fijación del VIN debe efectuarse de acuerdo a lo dispuesto para dicho efecto en la norma ISO 4030 o en la NTP - ISO 4030.
- b) El VIN es irrepetible y por lo tanto no puede existir más de un vehículo con el mismo VIN.

19. **CBU (Completely Built Unit):** Unidad completamente ensamblada. Por razones de transporte y/o embalaje se les puede retirar las ruedas u otros componentes simples que no requieran proceso de ensamblaje y control de calidad posterior.

20. **CKD (Completely Knocked Down):** Partes o componentes de una unidad para su ensamblaje el cual puede ser completado con suministros de otros proveedores. El ensamblaje se debe realizar en plantas ensambladoras autorizadas por PRODUCE.

21. **SKD (Semi Knocked Down):** Unidad semi-armada o semi-desarmada. El ensamblaje se debe realizar en plantas ensambladoras autorizadas por PRODUCE.
22. **Circulina o torreta:** Dispositivos de señalización óptica, centellantes y visibles alrededor del vehículo. Son utilizados para indicar situaciones de alerta y/o emergencia. Estos dispositivos pueden usar lámparas halógenas y LED respectivamente. Son de uso restringido y no deben exceder los niveles de intensidad lumínica, expresado en luxes, establecidos por la autoridad competente.
23. **Sirena:** Dispositivo sonoro de uso restringido para indicar situaciones de emergencia. Son de uso restringido y no deben exceder los niveles de intensidad sonora, expresado en decibeles (dbA), establecido por la autoridad competente.
24. **Entidad Certificadora:** Persona jurídica autorizada por el MTC, de acuerdo a los requisitos y procedimientos establecidos en la normativa correspondiente, encargada de emitir los Certificados de Conformidad de Modificación, Montaje, Fabricación, Conversión, Cumplimiento y/u otros que establezca el presente Reglamento y/o sus normas complementarias. La autorización correspondiente indica de forma expresa los tipos de certificados que puede emitir cada Entidad.
25. **Entidad Verificadora:** Persona jurídica autorizada por el MTC, de acuerdo a los requisitos y procedimientos establecidos en la normativa correspondiente, encargada de emitir el Reporte de Inspección a los vehículos usados que ingresan al país por el régimen regular de importación, conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento y el marco legal vigente en la materia.
26. **Equipos adicionales:** Equipos o sistemas que, con montaje fijo sobre los vehículos de mercancías, prestan servicios complementarios tales como alzar, compactar, mezclar, perforar, pulverizar, regar, succionar, transformar y otros.
27. **Tacógrafo:** Instrumento de registro que almacena información sobre la conducción de un vehículo, principalmente información de tiempos, velocidad y desplazamiento.
28. **Tolva de volteo:** Carrocería instalada sobre vehículos de las categorías N u O cuyo diseño comprende un mecanismo de volteo para la carga.
29. **Mercancías:** Pueden ser de los siguientes tipos:
 - a) **Mercancía divisible:** Mercancía que por sus características puede ser fraccionada sin afectar su naturaleza, pudiendo ser reubicada para el cumplimiento del transporte de mercancías de acuerdo a las disposiciones del presente Reglamento.



Decreto Supremo

- b) **Mercancía especial:** Mercancía peligrosa y/o indivisible que, para ser transportada, excede los límites de pesos y/o medidas permitidas por el Reglamento.
 - c) **Mercancía indivisible:** Mercancía que, por sus características, no puede ser fraccionada sin afectar su naturaleza.
 - d) **Mercancía peligrosa:** Mercancía que, por sus características fisicoquímicas y/o biológicas o por el manejo al que son o va a ser sometida, puede generar o desprender polvos, humos, gases, líquidos, vapores o fibras infecciosas, irritantes, inflamables, explosivos, corrosivos, asfixiantes, tóxicos o de otra naturaleza peligrosa o radiaciones ionizantes en cantidades que representa un riesgo significativo para la salud, el ambiente o a la propiedad. Esta mercancía está consignada en una de las clases señaladas en el Libro Naranja de las Naciones Unidas.
30. **Suspensión de aire o neumática:** Suspensión que utiliza cojines o bolsas de aire como elemento portante de la carga. Se caracteriza por un mayor control de la suspensión, mejor distribución de la carga, así como menor vibración transmitida a la carga y la vía.
31. **Vías terrestres:** Vías públicas incluyendo las concesionadas, así como las privadas, por donde circulan los vehículos, a excepción de las vías férreas.
32. **Sistema Nacional de Transporte Terrestre:** Conjunto de vías públicas de transporte terrestre vehicular.
- IV. MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA:**
- 1. **Motor térmico:** Se denomina así a los motores de combustión interna alternativo (MCIA¹) de encendido por chispa (Otto, Atkinson, Miller u otro) o de encendido por compresión (Diésel), que usan como combustible gasolina, diésel, Gas Licuado de Petróleo, Gas Natural Vehicular (GNV-C o GNV-L), etanol, biodiésel, aceite vegetal, hidrógeno u otros.
 - 2. **Cilindro de un motor:** Se denomina así al espacio o volumen en el cual se desplaza el pistón de un motor térmico.
 - 3. **Numero de cilindros de un motor:** Se denomina así a la cantidad de cilindros que tiene un motor térmico.
 - 4. **Cilindrada (Desplazamiento):** Es la sumatoria de los volúmenes de todos los cilindros de un motor térmico, usualmente expresada en cm³ o litros. Los requisitos de cilindrada mínima establecida en los reglamentos nacionales y/o convenios internacionales se encuentran referidos a la cilindrada nominal. Para efectos regulatorios en el sector Transporte se

¹ https://ingenieromarino.com/motores-de-combustion-interna-alternativos-mcia/#1-Definicion_y_Clasificacion_de_los_Motores_de_Combustion_Interna_Alternativos

admite que la cilindrada nominal exceda hasta en 15 cm³ (0,015 litros) a la cilindrada técnica del vehículo establecida por el fabricante.

5. **Configuración del motor:** Se denomina así a la distribución de los cilindros en un motor térmico y pueden ser en línea, en V, opuestos, horizontales, en W, rotativo, etc.
6. **Válvulas:** Son aquellos componentes que permiten la entrada de aire, combustible, mezcla aire/combustible y la salida de los gases de combustión de los cilindros de un motor térmico.
7. **Posición del motor:** La posición del motor es respecto al eje de simetría longitudinal del vehículo y puede ser transversal o longitudinal.
8. **Sistema de alimentación de combustible:** Sistema que se encarga de realizar el suministro o inyección de combustible al motor de un vehículo y que está compuesto por el tanque de combustible, el filtro de combustible, la bomba de alimentación, el carburador o inyector, las tuberías de combustible y otros elementos en función del tipo de motor. El sistema de alimentación de combustible puede ser:
 - a) Dependiendo de la tecnología del vehículo, el sistema de inyección puede ser continua (la inyección de combustible es constante y con caudal regulado) o intermitente (la inyección de combustible no es constante). El sistema de inyección intermitente puede ser secuencial (cada cilindro recibe combustible por separado), semi secuencial (mismo principio que el secuencial, pero de dos en dos cilindros) o simultánea (todos los cilindros reciben combustible simultáneamente).
 - b) Según el lugar donde se da la inyección de combustible pueden ser de inyección indirecta (inyección en el colector de admisión) o inyección directa (inyección dentro de la cámara de combustión).
 - c) Según la cantidad de inyectores pueden ser de inyección monopunto (un solo inyector para todos los cilindros) o inyección multipunto (uno o más inyectores por cada cilindro).
 - d) Según el mecanismo de inyección pueden ser del tipo mecánica (se regula la cantidad de combustible con ayuda de un dosificador y un caudalímetro), electrónica (se distribuye el combustible de acuerdo a la información de sensores y la computadora del vehículo) y electromecánica (intermedia entre ambas tecnologías).
 - e) El sistema de alimentación puede ser de aspiración natural o sobrealimentado y la sobrealimentación puede ser con turbocompresor o mecánicamente.
9. **Distribución:** Permite regular la entrada y salida de gases en el cilindro, el cual debe estar sincronizado con el giro del cigüeñal para que las



Decreto Supremo

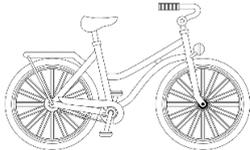
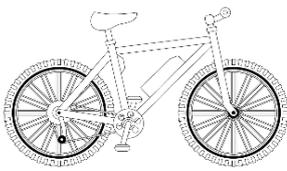
aperturas y cierres de las válvulas o mecanismos que lo sustituyan se realicen en los momentos precisos para lograr la mayor potencia y eficiencia energética. Los sistemas más comunes de distribución son: SV (Válvulas laterales), SOHC/OHC (un eje de levas en la culata), DOHC (dos ejes de levas en la culata), OHV (válvulas sobre la culata accionadas por varillas), MultiAir, VVTi, entre otros.

10. **Velocidad de ralentí:** Revoluciones por minuto (rpm) mínimas que un motor de combustión interna necesita para mantenerse en marcha sin necesidad de acelerar el vehículo.
11. **Potencia máxima del motor térmico:** Velocidad máxima a la que un motor térmico puede transferir la fuerza de empuje a las ruedas. La potencia máxima del motor térmico se expresa en kW (kilovatios).
12. **Régimen a máxima potencia:** Revoluciones por minuto (rpm) en las que un motor térmico entrega su potencia máxima.
13. **Torque máximo del motor térmico:** Fuerza máxima de empuje que el motor puede transferir a las ruedas. El torque máximo del motor térmico se mide en Nm (Newton metro).
14. **Régimen a máximo torque:** Revoluciones por minuto (rpm) en las que un motor térmico entrega su torque máximo.
15. **Grabación de número de motor:** Es el procedimiento mecánico realizado a un motor nuevo al cual se le consigna el número del motor, es grabado por el fabricante del motor, representante autorizado del fabricante o por el ensamblador del vehículo en el Perú.
16. **Regrabación de número de motor:** Es el procedimiento mecánico en el cual se vuelve a estampar, en el mismo motor, el número que originalmente fue consignado por el fabricante y que, por diversos motivos, ha sufrido deterioro, desgaste, borrado o en general resulte ilegible.

V. LOS CICLOS:

1. **Ciclo:** Vehículo de una o más ruedas, accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo conducen, principalmente a través de la transmisión de movimiento a la rueda motriz, realizado mediante pedales o manivelas, tales como la bicicleta, bicicleta con Sistema de Pedaleo Asistido (SPA), entre otros.

Un ciclo no constituye vehículo motorizado ni se considera vehículo eléctrico ni Vehículo de Movilidad Personal.

TIPOS DE CICLOS Y GRÁFICOS REFERENCIALES	
BICICLETA:	Ciclo de dos (2) ruedas accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo conducen, provisto de un manubrio en la parte delantera y dos (2) pedales que transmiten el movimiento de las piernas a la(s) rueda(s) trasera(s), realizado mediante pedales o manivelas. No se considera Vehículo de Movilidad Personal (VMP).
	
BICICLETA CON SISTEMA DE PEDALEO ASISTIDO (SPA):	Bicicleta equipada con un motor eléctrico auxiliar de potencia nominal continua máxima que no excede de 350 W, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del ciclista y cuya potencia disminuye progresivamente conforme aumenta la velocidad del vehículo. El motor eléctrico deja de funcionar cuando el conductor no pedalea o el vehículo alcanza una velocidad de 25 km/h. No constituye vehículo motorizado ni se considera vehículo eléctrico ni Vehículo de Movilidad Personal (VMP).
	

Los ciclos no forman parte de la Clasificación Vehicular establecida en el Anexo I del presente Reglamento, por lo que no procede su inmatriculación en el Registro de Propiedad Vehicular ni la obligación de portar la Placa Única Nacional de Rodaje y contar con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT.

VI. VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP):

1. **Vehículo de Movilidad Personal (VMP):** Es aquel vehículo equipado con uno o más motores eléctricos de potencia nominal continua máxima que no excede de 350 W y permite su propulsión con velocidad mayor a 8 km/h y velocidad máxima de fabricación hasta 25 km/h. Por su diseño y características, solo permiten el traslado de una (01) persona. No se considera como vehículo motorizado.



Decreto Supremo

TIPOS DE VMP Y GRÁFICOS REFERENCIALES	
PATINETE ELÉCTRICO: <p>También llamado Scooter Eléctrico, es un Vehículo de Movilidad Personal (VMP) equipado con un motor eléctrico de potencia nominal continua máxima de hasta 350 W , que permite su propulsión a una velocidad mayor a 8 km/h y hasta 25 km/h . Cuentan con dos (2) ruedas pequeñas cuyo diámetro no excede de 120 milímetros. Con sistema de luces delanteras, posteriores, espejo retrovisor, bocina y sistema de frenado y de amortiguación. Solo permite el traslado de una (01) persona.</p>	
AUTO EQUILIBRADOS: <p>Es un Vehículo de Movilidad Personal (VMP) auto equilibrado (giroscópico) de una (1) o dos (2) ruedas, equipado con uno o más motores eléctricos de potencia nominal continua máxima que no excede de 350 W, que permite su propulsión a una velocidad mayor a 8 km/h y hasta 25 km/h. Si carecen de manillar para el conductor se denominan Monociclos (1 rueda) o Hoverboard (2 ruedas) y si cuentan con manillar para el conductor se denomina Segway. Solo permite el traslado de una (01) persona.</p>	
 <p>Segway</p>	Monociclo:
	Hoverboard:

Los VMP no forman parte de la Clasificación Vehicular General establecida en el Anexo I del presente Reglamento, por lo que no procede

su inmatriculación en el Registro de Propiedad Vehicular ni la obligación de portar la Placa Única Nacional de Rodaje y contar con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT.

Los VMP únicamente pueden circular de conformidad con el Reglamento Nacional de Tránsito.

Los VMP que cuenten con uno o más motores eléctricos cuya potencia nominal continua máxima total excede de 350 W son considerados vehículos motorizados pertenecientes a la categoría L1 y L3, según corresponda, por lo cual deben cumplir con los requisitos y características técnicas establecidos para estas categorías en el presente reglamento.

VII. DISPOSITIVOS O APARATOS NO COMPRENDIDOS EN LA CLASIFICACIÓN VEHICULAR GENERAL:

1. **Dispositivos o aparatos eléctricos de entretenimiento o desplazamiento:** Son aquellos que cuentan con un motor eléctrico que los propulsa a una velocidad máxima de hasta 12 km/h. Dichos dispositivos pueden circular por la acera o vereda como extensión del concepto de peatón. Entre los cuales tenemos a la silla de ruedas eléctrica para personas con discapacidad, carros de compra eléctricos, andadores eléctricos y otros similares.

No forman parte de la clasificación vehicular general establecida en el Anexo I, por lo que no procede su inmatriculación en el Registro de Propiedad Vehicular ni la obligación de portar la Placa Única Nacional de Rodaje y contar con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT o Certificado contra Accidentes de Tránsito - CAT.

2. **Dispositivos a Escala:** Son aquellos vehículos de juguete construidos a un tamaño menor que el original y con asiento(s) para niños, los cuales se propulsan por un pequeño motor eléctrico o por impulsado por la fuerza muscular de la persona.

No forman parte de la Clasificación Vehicular General establecida en el Anexo I, por lo que no procede su inmatriculación en el Registro de Propiedad Vehicular ni la obligación de portar la Placa Única Nacional de Rodaje y contar con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT o Certificado contra Accidentes de Tránsito – CAT.

VIII. PESOS Y CAPACIDAD DE CARGA:

Los siguientes valores de Pesos, Tara y Capacidad deben estar expresados en kilogramos (kg) conforme a las definiciones del presente numeral.

1. **Peso Neto (PN):** Peso en vacío del vehículo determinado por el fabricante. El Peso neto de un vehículo es una característica registrable.



Decreto Supremo

2. **Peso en Orden de Marcha (POM) o Tara:** Peso neto del vehículo en orden de marcha sin carga ni pasajeros más el peso del 90% de la capacidad del tanque(s) de combustible, 100% de otros fluidos, herramientas, rueda(s) de repuesto y conductor (70 kg). Es establecido por el fabricante.
3. **Peso Bruto Vehicular (PBV-B):** Peso total del vehículo, cuando está completamente cargado, transmitido al pavimento por todas las ruedas de todos los ejes en condiciones de circulación. Se obtiene mediante el pesaje del vehículo en balanza.
4. **Peso Bruto Vehicular Técnico (PBV-T):** También llamado peso bruto vehicular técnico, es el peso máximo del vehículo, incluyendo el peso neto y la capacidad de carga técnica. Es establecido por el fabricante. Es una característica registrable.
5. **Peso Bruto Vehicular Legal (PBV-L):** Peso máximo del vehículo cuando está totalmente cargado de acuerdo a lo establecido para cada configuración vehicular por el presente Reglamento.
6. **Peso Bruto Vehicular Combinado (PBV-C):** Peso total transmitido al pavimento por todos los ejes de una combinación vehicular en condiciones de circulación. Se obtiene mediante el pesaje de la combinación vehicular en balanza.
7. **Peso Bruto Vehicular Combinado Técnico (PBVC-T):** Sumatoria de los pesos brutos vehiculares técnicos (PBV-T) del camión o remolcador más remolque(s) y/o semirremolque(s) de acuerdo a lo establecido por el fabricante.
8. **Peso Bruto Vehicular Combinado Legal (PBVC-L):** Peso bruto vehicular de la combinación camión o remolcador más remolque(s) y/o semirremolque(s), de acuerdo a lo establecido para cada configuración vehicular por el presente Reglamento.
9. **Peso por Eje (PxE):** Carga transmitida al pavimento por todas las ruedas del eje o conjunto de ejes de un vehículo. Se obtiene mediante el pesaje del eje o conjunto de ejes del vehículo el pesaje del vehículo en balanza.
10. **Capacidad del Eje o Capacidad mecánica del Eje (CME):** Es el peso máximo que puede soportar un eje o conjunto de ejes de un vehículo, sin que deformarse o fallar, de acuerdo a lo establecido por el fabricante. Es una característica registrable.
11. **Peso Máximo por Eje Legal (PME-L):** Carga máxima por eje o conjunto de ejes permitido por el presente Reglamento.
12. **Capacidad de Carga (CC):** También llamada carga útil es aquella carga máxima que transporta un vehículo (personas y/o mercancías) en condiciones de circulación.

13. **Capacidad de Carga (CC-T):** También llamada capacidad de carga técnica o carga útil técnica, es la carga máxima que puede transportar un vehículo (personas y/o mercancías) sin que exceda el peso bruto vehicular técnico indicado por el fabricante. La capacidad de carga técnica de un vehículo es una característica registrable.
14. **Capacidad de Carga Legal (CC-L):** También llamado carga útil legal, es la carga máxima que puede transportar un vehículo (personas y/o mercancías) sin que exceda el peso bruto vehicular legal establecida para su configuración.
15. **Capacidad de Arrastre (CA):** Capacidad técnica máxima del vehículo motorizado para poder transportar la carga, su propio peso y el peso del (los) remolque(s) o semirremolque(s). Está establecida por el fabricante.

IX. PARÁMETROS DE PESOS, CAPACIDADES Y REGISTRO EN SUNARP

N°	PARÁMETRO	SIGLAS	DETERMINACIÓN	REGISTRABLE
1	Peso Neto	PN	Fabricante	Si
2	Peso en Orden de Marcha o Tara	POM	Fabricante	No
3	Peso Bruto Vehicular en balanza	PBV-B	Balanza	No
4	Peso Bruto Vehicular Técnico	PBV-T	Fabricante	Si
5	Peso Bruto Vehicular Legal	PBV-L	RNV	No
6	Peso Bruto Vehicular Combinado	PBVC	Balanza	No
7	Peso Bruto Vehicular Combinado Técnico	PBVC-T	Fabricante	No
8	Peso Bruto Vehicular Combinado Legal	PBVC-L	RNV	No
9	Peso por Eje o Conjunto de Ejes	PxE	Balanza	No
10	Capacidad del Eje o capacidad mecánica del Eje o Conjunto de Ejes	CME	Fabricante	Si
11	Peso Máximo por Eje Legal	PME-L	RNV	No
12	Capacidad de Carga o Carga útil	CC	Balanza	No
13	Capacidad de Carga Técnica	CC-T	Fabricante	Si
14	Capacidad de Carga Legal	CC-L	RNV	No
15	Capacidad de Arrastre	CA	Fabricante	No



Decreto Supremo

X. GUÍA DE DETERMINACIÓN DE VEHÍCULOS ESPECIALES

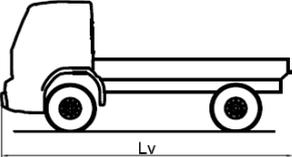
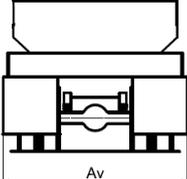
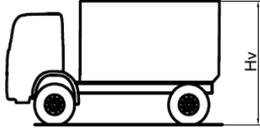
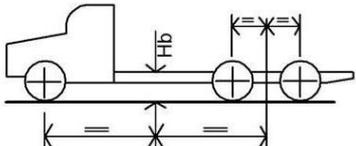
Para una cabal determinación de evaluar si un vehículo es especial, se debe usar la Guía de Determinación de Vehículos Especiales, para lo cual previamente se deben contar con las especificaciones técnicas o ficha técnica proporcionada por el fabricante o representante legal en el país. Si la unidad cumple la condición cero, corresponde evaluar las demás condiciones 1, 2 y 3 indicadas en la siguiente Guía:

Guía de determinación de Vehículos Especiales

Condi-ción	Preguntas	Respuesta	Acciones
0	¿Es un vehículo autopropulsado o remolcado, incluyendo sus combinaciones, que, por sus características particulares de diseño y en función a estar destinados a realizar obras o servicios determinados que no pueden ser considerados como vehículos convencionales?	Si: Admite evaluación.	Pasar a evaluar la condición 1.
		No: No es Vehículo Especial.	Fin de análisis.
1	¿Excede las medidas y/o dimensiones máximas permitidas?	Si: Es Vehículo Especial.	Evaluar la condición 2 para evaluación complementaria.
		No: No es Vehículo Especial.	
2	¿Su configuración vehicular tiene mayor número de ejes que cualquiera de las contempladas en el presente Reglamento?	Si: Es Vehículo Especial.	Evaluar la condición 3 para evaluación complementaria.
		No: No es Vehículo Especial.	
3	¿El peso bruto vehicular (técnico) excede el límite de peso bruto vehicular máximo permitido por el presente Reglamento?	Si: Es Vehículo Especial.	Fin de análisis.
		No: No es Vehículo Especial.	

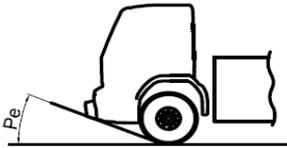
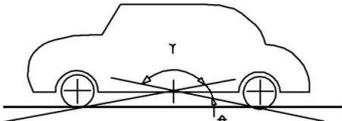
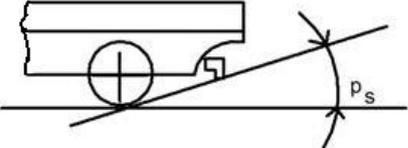
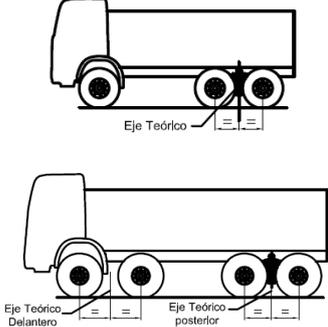
XI. MEDIDAS O DIMENSIONES VEHICULARES:

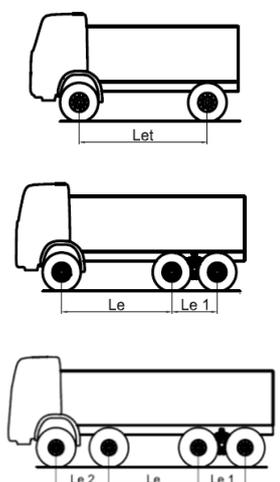
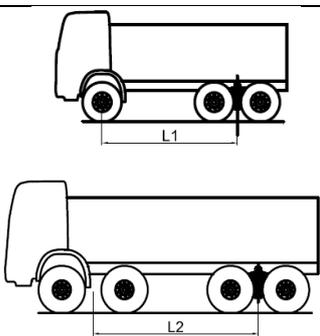
Las medidas o dimensiones vehiculares deben ser expresados en metros (m).

N°	DIMENSIÓN	CÓDIGO	DEFINICIONES Y GRÁFICOS REFERENCIALES
1	LARGO	Lv	<p>LONGITUD TOTAL DEL VEHÍCULO: Distancia entre los puntos más extremos de la parte delantera y posterior del vehículo incluyendo accesorios.</p> 
2	ANCHO	Av	<p>ANCHO DEL VEHÍCULO: Distancia entre los puntos más salientes de ambos lados del vehículo (no incluye espejos retrovisores, ni accesorios). Todos los órganos fijos al vehículo que sobresalen lateralmente (masa de rueda, manija de puerta, tuercas, etc.) estarán contenidos dentro del ancho del vehículo.</p> 
3	ALTO	Hv	<p>ALTURA TOTAL DEL VEHÍCULO: Distancia entre el suelo y el punto más alto del vehículo (no incluye la mercancía transportada).</p> 
4	ALTURA DEL BASTIDOR	Hb	<p>Distancia entre el suelo y la parte superior del bastidor medido en la mitad de la distancia entre ejes teóricos.</p> 



Decreto Supremo

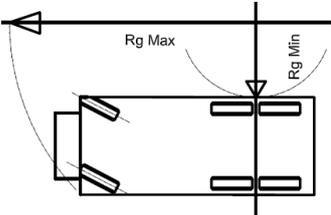
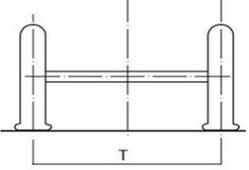
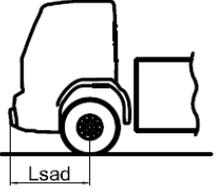
5	ÁNGULO DE ENTRADA O ATAQUE	Pe	<p>Es el ángulo diedro Pe cuya arista es la intersección del suelo con el plano tangente a la superficie de los neumáticos de las ruedas delanteras (delante del primer eje) y al punto más bajo del vehículo unido rígidamente a éste, con excepción de la placa de rodaje.</p> 
6	ÁNGULO VENTRAL	θ	<p>Es el ángulo diedro θ suplementario al ángulo γ que se determina por los planos tangentes a los neumáticos delanteros y traseros y cuya arista perpendicular al plano longitudinal de simetría contiene al punto de la parte inferior del vehículo.</p> 
7	ÁNGULO DE SALIDA	Ps	<p>Es el ángulo diedro cuya arista es la intersección del suelo con el plano tangente a la superficie de los neumáticos de las ruedas traseras (detrás del último eje) y al punto más bajo del vehículo unido rígidamente a éste, con excepción de la placa de rodaje.</p> 
8	EJE TEÓRICO	Et	<p>Es un eje imaginario equidistante entre los ejes reales extremos de un conjunto de ejes y que se encuentra contenido en el mismo plano que contiene a los ejes reales</p> 

9	DISTANCIA ENTRE EJES (DEE)	Le	Es la longitud entre centros de dos ruedas consecutivas sobre el mismo lado del vehículo.
10	DISTANCIA ENTRE EJES REALES	Let	<p>Es la longitud total entre ejes extremos, siguiendo el esquema: $Let = Le + Le1 + Le2$.</p> 
11	DISTANCIA ENTRE EJES TEÓRICOS (DEET)	Lt	<p>Es la longitud entre ejes teóricos extremos.</p> 
12	DISTANCIA MÍNIMA AL SUELO	Hs	Es la longitud máxima entre el punto más bajo del vehículo descargado con excepción de las ruedas y los tambores de frenos (en caso de estar éstas unidas a las ruedas) y el suelo.



Decreto Supremo

13	LONGITUD DEL CHASIS A PARTIR DE LA CABINA	Leeb1	<p>Distancia desde la parte posterior de la cabina hasta el punto más extremo de la parte posterior del vehículo.</p>
14	LONGITUD DEL CHASIS ENTRE LA CABINA Y EL EJE TRASERO	Lecbba	<p>Distancia desde la parte posterior de la cabina hasta el centro de ejes teóricos de las ruedas traseras.</p>
15	RADIO DE GIRO	Rg	<p>Son los radios de las circunferencias (Rg1, Rg2 y Rg3), encerrados por las trazas de planos de simetría de los neumáticos de las ruedas directrices (delanteras) y la rueda interior no directriz (trasera), con el plano de apoyo del vehículo, cuando el mismo es sometido a un desplazamiento lento (aproximadamente 5 km/h), con las ruedas directrices giradas al máximo. El radio Rg1 designa el radio de giro mínimo del vehículo.</p>

16	RADIOS DE GIRO MÁXIMO Y MÍNIMO DEL VEHICULO	RG Max - RG Min	<p>Son los radios de las circunferencias (Rg máx. y Rg mín.) descritos por el vehículo cuando es sometido a un desplazamiento lento (5 km/h aprox.) con las ruedas directrices giradas al máximo posible. El radio Rg máx. es el correspondiente a la circunferencia más pequeña, en cuyo interior se encuentra la proyección, sobre el plano de apoyo, de todos los puntos del vehículo.</p>
			
17	TROCHA	T	<p>Distancia entre centros de las ruedas o conjuntos de ruedas, situados en los extremos de un mismo eje.</p>
			
18	VOLADIZO DELANTERO	Lsad	<p>Distancia entre el centro de las ruedas delanteras y el extremo delantero del vehículo, teniendo en cuenta ganchos de amarre, parachoques y cualquier parte rígida perteneciente al mismo, entre otros accesorios.</p>
			
19	VOLADIZO POSTERIOR	Lsat	<p>Distancia entre el centro de las ruedas traseras y el extremo posterior del vehículo, teniendo en cuenta ganchos de amarre, parachoques y cualquier parte rígida perteneciente al mismo, entre otros accesorios.</p>



Decreto Supremo



XII. CONFIGURACIONES VEHICULARES:

1. **CX:** Terminología para identificar a un Camión con “X” ejes (Ejemplo: C2: Camión con 2 ejes, C3: Camión con 3 ejes, etc.).
2. **TX:** Terminología para identificar a un Remolcador o Tracto camión con “X” ejes (Ejemplo: T2: Remolcador o Tracto camión con 2 ejes, T3: Remolcador o Tracto camión con 3 ejes, etc.).
3. **RX:** Terminología para identificar a un Remolque con “X” ejes (Ejemplo: R2: Remolque de 2 ejes, R3: Remolque de 3 ejes, etc.).
4. **RBX:** Terminología para identificar a un Remolque balanceado con “X” ejes (Ejemplo: RB2: Remolque balanceado con 2 ejes, RB3: Remolque balanceado con 3 ejes, etc.).
5. **SX:** Terminología para identificar a un Semirremolque con “X” ejes (Ejemplo: S2: Semirremolque con 2 ejes, S3: Semirremolque con 3 ejes, etc.). Si el Semirremolque tiene ejes separados usar adicionalmente la letra “e” (Ejemplo: Se2: Semirremolque con eje doble separado, Se3: **Semirremolque con eje triple separado, etc.**).
6. **BX:** Terminología para identificar a un Ómnibus con “X” ejes.

Específicamente se denominan:

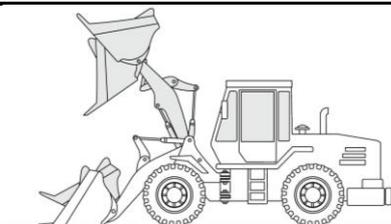
- a) **B2:** Ómnibus con 2 ejes y uno de sus ejes posteriores con rodada doble.
- b) **B3-1:** Ómnibus con 3 ejes y uno de sus ejes posteriores con rodada doble.
- c) **B4-1:** Ómnibus con 4 ejes y uno de sus ejes posteriores con rodada doble.
- d) **BA-1:** Ómnibus articulado con 3 ejes y uno de sus ejes posteriores con rodada doble.
- e) **BA-2:** Ómnibus articulado con 3 ejes y dos de sus ejes posteriores con rodada doble.
- f) **BA-3:** Ómnibus bi-articulado con 4 ejes y tres de sus ejes posteriores con rodada doble.

XIII. MAQUINARIA AUTOPROPULSADA:

1. **Maquinaria autopropulsada:** Máquina o equipo móvil diseñado y fabricado para ser utilizado exclusivamente en trabajos de construcción, minería, industria agrícola o forestal. Su propulsión es mediante un sistema de tracción con ruedas u orugas y un motor de combustión interna o motor(es) eléctrico(s). Debido a sus características no se consideran como vehículos especiales o vehículos de operación o de uso específico y no están destinadas a circular por las vías públicas terrestres, por lo que no procede su inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular, sin embargo, pueden estar inscritos en otro registro de bienes muebles. Para efectos de identificación y control deben estar registradas en la Plataforma Informática del Registro Único de Maquinarias Autopropulsadas (RUMA) y utilizar un distintivo codificado adherido a su estructura cuyas características técnicas son aprobadas mediante Resolución Directoral de la DGPRTM.

2. **Maquinaria Amarilla:**

Máquinas autopropulsadas diseñadas y fabricadas para ser usadas exclusivamente en la industria de la construcción o minería. Son consideradas Maquinaria Amarilla, entre otras, las siguientes:

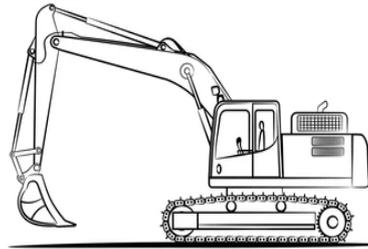
DEFINICIONES Y GRÁFICOS REFERENCIALES
MAQUINARIA AMARILLA
<p>CARGADOR FRONTAL: Máquina autopropulsada sobre orugas o neumáticos que cuenta con una cuchara o pala frontal que le permite elevar, mover, cargar o empujar tierra, rocas y otros materiales de grandes volúmenes. Puede utilizar otros instrumentos en lugar de la cuchara o pala frontal como un perforador.</p>
<p>MINICARGADOR (CARGADOR COMPACTO): Máquina similar al cargador (cargador frontal), pero más compacta y de menor capacidad de carga.</p>
 <p>Diagrama de un cargador frontal (excavadora) con una pala levantada, mostrando su estructura y componentes principales.</p>
<p>EXCAVADORA: Máquina autopropulsada sobre orugas o neumáticos, de gran potencia y peso. Cuenta con un brazo de cubo largo unido a la cabina, utilizada principalmente para excavar, extraer, demoler y descargar grandes cantidades de tierra, rocas y otros materiales. Su superestructura es capaz de efectuar una rotación de 360°.</p>



Decreto Supremo

MINI EXCAVADORA:

Máquina similar a la excavadora, pero más compacta y de menor capacidad de carga y excavación.

**RETROEXCAVADORA:**

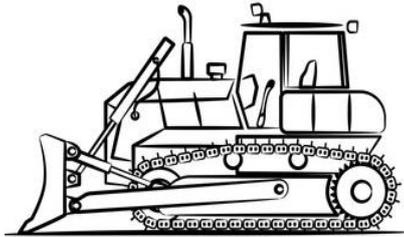
Máquina autopropulsada que integra dos funciones en una misma máquina (Cargador Frontal y Excavadora), ya que cuenta con un equipo de carga en la parte frontal (cuchara o pala), que le permite cargar, empujar, nivelar y recoger diferentes materiales, así como con un brazo excavador en la parte posterior utilizada para excavar, extraer, demoler y descargar materiales. Su brazo puede rotar hasta en un ángulo de 200°. Cuando se usa el brazo posterior, requiere de brazos estabilizadores.

MINI RETROEXCAVADORA:

Máquina similar a la retroexcavadora, pero más compacta y de menor capacidad de carga y excavación.

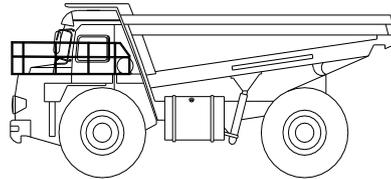
**TRACTOR (TOPADORA FRONTAL, DOZER):**

Máquina autopropulsada sobre orugas o neumáticos, de gran potencia y peso. Adecuada para la excavación, movimiento y empuje de grandes volúmenes de tierras, rocas y otros materiales. Está compuesta de un tractor, un chasis rígido o articulado y una cuchara o pala frontal, perpendicular al eje longitudinal del tractor situada en la parte delantera del mismo. Si la pala frontal solo tiene movimiento vertical se denominan Bulldozer, si puede girar respecto al eje longitudinal del tractor se denominan Angledozer y si puede girar en el plano horizontal y vertical, se denomina Tildozer.



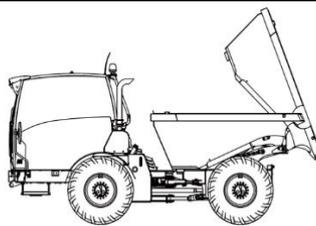
CAMIÓN FUERA DE CARRETERA (CAMIÓN ARTICULADO, CAMIÓN MINERO):

Máquina autopropulsada sobre orugas o neumáticos, cuenta con una tolva de volteo que está diseñada para transportar y volcar (descargar) grandes volúmenes de carga como tierra o roca.



DUMPER:

Pequeños cargadores o camiones, para espacios confinados y de carga ligera. Se utilizan normalmente para proyectos de construcción pequeños.



MONTACARGAS:

Máquina autopropulsada industrial, también conocida como pato o grúa horquilla, está formado por las cuchillas (horquillas), el mástil, un sistema de poleas y cadenas y el sistema hidráulico, que le permite realizar las tareas de movimiento y levantamiento de carga. Los montacargas pueden ser utilizados para mover, elevar, bajar o quitar objetos grandes, así como también un determinado número de objetos pequeños agrupados en pallets, cajas u otros contenedores.

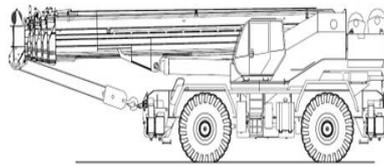




Decreto Supremo

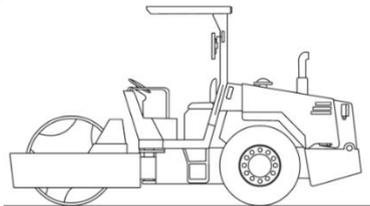
GRÚA TELESCÓPICA:

Máquina autopropulsada sobre orugas o neumáticos, destinadas fundamentalmente a transportar, empujar, tirar o levantar carga pesada mediante cables de elevación.

**RODILLO:**

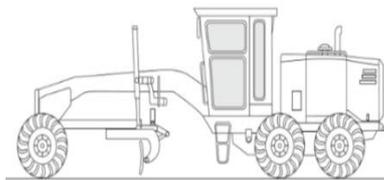
Máquina autopropulsada sobre ruedas, también conocida como apisonadora, aplanadora o compactadora que ejerce fuerza hidráulica a través de unos rodillos que compactan la tierra o el asfalto por el que pasan. Su función principal es producir la densificación del suelo por su propio peso y una carga dinámica por medio de una masa excéntrica que gira alrededor del eje del rodillo produciendo una vibración.

También se denomina Rodillo Vibrante, Rodillo Compactador o Rodillo Aplanador.

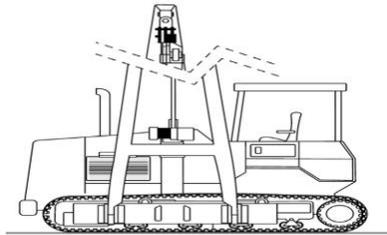
**MOTONIVELADORA:**

Máquina autopropulsada de construcción que cuenta con una larga cuchilla metálica ubicada en su tren delantero para nivelar terrenos.

En su eje delantero tiene escarificadores, que se asemejan a un rastrillo por sus dientes, que sirve para romper terrenos duros.

**TIENDETUBO:**

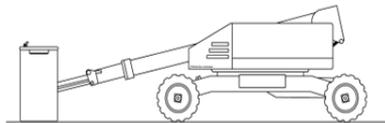
Máquina autopropulsada sobre cadenas o ruedas, cuentan con un equipo de tender tubos, con una estructura principal, un cabrestante de elevación, pluma lateral pivotante y contrapeso desplazable, principalmente diseñada para mover y colocar tuberías.



PLATAFORMA TELESCÓPICA

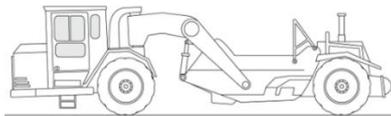
Máquina autopropulsada sobre orugas o neumáticos, destinada a desplazar personas hasta una posición de trabajo, con una única y definida posición de entrada y salida de la plataforma; está constituida como mínimo por una plataforma de trabajo con órganos de servicio, una estructura extensible y un chasis.

También se denomina Plataforma de Elevación, Plataforma Aérea o Brazo Telescópico.



RASPADOR (MOTO TRAILLA O SCRAPER):

Máquina autopropulsada sobre neumáticos que cuenta con una caja abierta con filo cortante, ubicado entre los ejes delantero y trasero, que corta, recoge, transporta, descarga, distribuye y extiende materiales utilizando el desplazamiento hacia delante de la máquina.



MANIPULADOR:

Máquina autopropulsada sobre orugas o neumáticos utilizado para trabajos industriales o agrícolas. Está equipada con un brazo telescópico que, al extenderse, proporciona mayor precisión, flexibilidad y alcance para los trabajos en alturas. Además, puede contar con accesorios frontales, como cuchara, horquillas, ganchos o plataformas, de acuerdo con la tarea a realizar.

También se denomina Manipulador Telescópico.

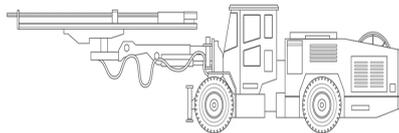


Decreto Supremo



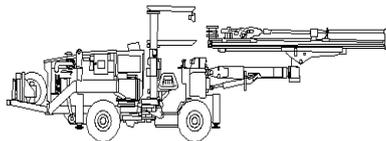
TUNELERA:

Máquina que cuenta con un motor con sistema hidráulico o eléctrico para realizar el proceso de excavación de túneles bajo tierra, a través de su cabeza giratoria que va perforando en el terreno.



PERFORADORA:

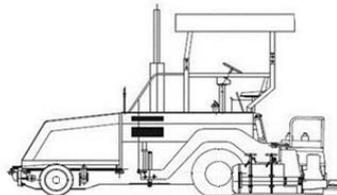
Máquina autopropulsada sobre orugas o neumáticos de uso industrial que sirve para realizar orificios en el terreno o llevar a cabo modificaciones de la superficie.



ASFALTADORA:

Máquina autopropulsada sobre orugas o neumáticos que se utiliza para extender el asfalto sobre el suelo y proporciona una compactación menor antes de que se compacte con un rodillo. Las pavimentadoras autopropulsadas constan de dos unidades básicas, que son el tractor y la regla. El tractor proporciona el movimiento de avance y distribuye el asfalto. La regla es el componente más importante ya que nivela y da forma a la capa de asfalto.

También se denomina Pavimentadora o Terminadora.



3. **Maquinaria Verde:** Máquinas autopropulsadas diseñadas y fabricadas para ser usadas exclusivamente en la industria agrícola o forestal. Son consideradas Maquinaria Verde, entre otras, las siguientes:

DEFINICIONES Y GRÁFICOS REFERENCIALES

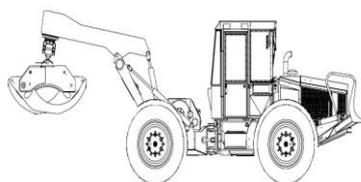
MAQUINARIA VERDE

CARGADOR DE TRONCOS

Máquina autopropulsada sobre orugas o neumáticos, adecuadas para la recolección y el transporte de troncos y madera en terrenos forestales.

Estas máquinas pueden disponer en el semichasis trasero de una grapa de gran tamaño o de una grúa similar a la de un autocargador, para recoger y transportar piezas de madera.

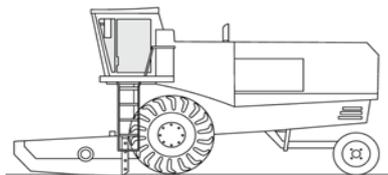
También se le denomina talador o racimo o arrastrador de troncos (Skidders).



COSECHADORA

Máquina autopropulsada sobre orugas o neumáticos, diseñada para cortar la cosecha en pie (granos pequeños, sorgo, sojas, pastos de forraje, etc.), trillar la semilla del tallo, recolectar la semilla, devolver la paja al suelo, etc. mientras se mueven por el campo.

También se le denomina trilladora o segadora.



TRACTOR AGRÍCOLA

Máquina autopropulsada con cuatro ruedas u orugas, diseñado para accionar determinados implementos o equipos intercambiables destinados a usos agrícolas, pudiendo desempeñar las funciones de un tractor utilitario (para arar y tirar de implementos pesados), tractor compacto (usado en viñedos, frutales y frutos secos), tractor para cultivo en hileras (usado para nivelación, arado, desgarrado y extracción de sembríos) o tractor portador de implementos, entre otros.

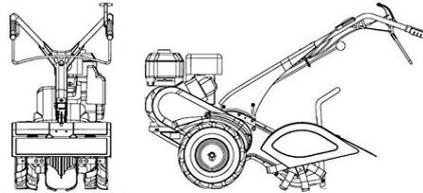


Decreto Supremo

**MOTOCULTOR:**

Máquina de un solo eje, que se conduce a pie mediante unos brazos o manillares, al que se le pueden acoplar implementos agrícolas diferentes, para ser como herramienta para realizar pequeñas zanjales, controlar la maleza o para tareas ornamentales, deshierba o jardinería.

También se le denomina Motocultivador o Tractor de Jardín.



XIV. CONCEPTOS RELACIONADOS CON EFICIENCIA ENERGÉTICA

1. **Autonomía:** Es la distancia que puede recorrer un vehículo con motor de combustión interna, expresado en km. con el/los depósito(s) o tanque(s) de combustible a la máxima capacidad permitida. La autonomía obtenida por el usuario puede no corresponderse con el valor de referencia indicado por el fabricante u laboratorio autorizado, el cual es el resultado de realizar métodos de ensayo normalizados en laboratorio en condiciones controladas. Para el caso de vehículos eléctricos o híbridos, se denomina autonomía eléctrica.
2. **Cadena de tracción:** Es aquel sistema de uno o varios dispositivos de almacenamiento de energía, convertidores y transmisores de energía que transforman la energía almacenada en energía mecánica transmitida a las ruedas para la propulsión del vehículo automotor.
3. **Cadena de tracción eléctrica:** Es aquel sistema consistente en uno o más dispositivos de almacenamiento de energía eléctrica (por ejemplo, una batería, un volante de inercia electromecánico o un ultra condensador), uno o más dispositivos de acondicionamiento de la energía eléctrica y uno o más aparatos eléctricos que convierten la energía eléctrica acumulada

en la energía mecánica que se transmite a las ruedas para la propulsión del vehículo automotor.

4. **Cadena de tracción eléctrica híbrida:** Es aquella cadena de tracción que, a efectos de su propulsión mecánica, se alimenta de la energía de las dos fuentes de energía o potencia eléctrica acumulada (situadas en el propio vehículo) siguientes:
 - a) Un carburante fungible, y
 - b) un dispositivo de almacenamiento de energía o potencia eléctrica (por ejemplo: batería, condensador, volante de inercia/generador, etc.).
5. **Autonomía eléctrica:** Es la distancia que puede recorrer un vehículo en modo eléctrico con una batería completamente cargada (u otro dispositivo de almacenamiento de la energía eléctrica), expresada en km, para los vehículos automotores impulsados exclusivamente por una cadena de tracción eléctrica o por una cadena de tracción eléctrica híbrida con recarga desde el exterior. La autonomía obtenida por el usuario puede no corresponderse con el valor de referencia indicado por el fabricante u laboratorio autorizado, el cual es el resultado de realizar métodos de ensayo normalizados en laboratorio en condiciones controladas. La autonomía obtenida por el usuario depende de las condiciones reales de uso.
6. **Consumo del vehículo automotor (Cn):** Dependiendo del caso, se admiten los siguientes conceptos:
 - a) Consumo de carburante expresado en litros por 100 km (l/100km) para los vehículos de motor de combustión interna y los vehículos eléctricos híbridos;
 - b) Consumo de energía eléctrica expresado en vatios hora por kilómetro (Wh/km) para los vehículos eléctricos puros y vehículos eléctricos híbridos con recarga exterior; o
 - c) Consumo de hidrógeno expresado en kilogramos por 100 km (kg/100km) para los vehículos de celda de combustible de hidrógeno.
7. **Rendimiento del vehículo automotor (Re) para los vehículos de motor de combustión interna y los vehículos eléctricos híbridos:** Es el inverso matemático del consumo, expresado en km por litro (km/l), calculado de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$Re \left(\frac{km}{l} \right) = \frac{1}{Cn \left(\frac{l}{100 km} \right)} \times 100$$



Decreto Supremo

donde:

Re es el rendimiento del vehículo automotor.

Cn es el consumo del vehículo automotor.

8. **Rendimiento del vehículo automotor (*Re*) para los vehículos eléctricos puros y vehículo eléctrico híbrido (VEH) con recarga exterior:** Es el inverso matemático del consumo de energía eléctrica, expresado en kilómetro por kilovatios hora (km/kWh), calculado de acuerdo a la siguiente formula:

$$Re \left(\frac{km}{kWh} \right) = \frac{1}{Cn \left(\frac{Wh}{km} \right)} \times 1000$$

donde:

Re es el rendimiento del vehículo automotor.

Cn es el consumo del vehículo automotor.

9. **Rendimiento del vehículo automotor (*Re*) para los vehículos de celda de combustible de hidrógeno:** Es el inverso matemático del consumo de hidrógeno, expresado en kilómetros por kilogramo (km/kg), calculado de acuerdo a la siguiente formula:

$$Re \left(\frac{km}{kg} \right) = \frac{1}{Cn \left(\frac{kg}{100 km} \right)} \times 100$$

–

donde:

Re es el rendimiento del vehículo automotor,

Cn es el consumo del vehículo automotor.

10. **Emisión de dióxido de carbono (CO₂) emisión de CO₂:** Para los vehículos de motor de combustión interna y los vehículos eléctricos híbridos, es el valor de emisión másica de CO₂ (dióxido de carbono), expresado en gramos por km (g/km) y determinado de acuerdo a lo establecido en el documento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) Reglamento 101 E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de abril de 2013 /Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015.

Para los vehículos eléctricos puros, se establece la frase “Cero emisiones”. en lugar del valor de emisión másica de CO₂; y,

Para los vehículos de celda de combustible de hidrógeno, se establece la frase “Cero emisiones” en lugar del valor de emisión másica de CO₂.

Cuando se declara “Cero emisiones” no se consideran las emisiones de la producción del energético, sino solamente las generadas del tanque a la rueda del vehículo automotor.

11. **Consumo en ciudad para vehículo de motor de combustión interna y vehículo eléctrico híbrido sin recarga exterior:** Es el valor de consumo de carburante para ciclo urbano, expresado en litros por 100 km (l/100km) y determinado de acuerdo a lo establecido en el documento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) Reglamento 101 E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de abril de 2013 /Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015.
12. **Consumo en carretera para vehículo de motor de combustión interna y vehículo eléctrico híbrido sin recarga exterior:** Es el valor de consumo de carburante para ciclo por carretera, expresado en litros por 100 km (l/100km) y determinado de acuerdo a lo establecido en el documento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) Reglamento 101 E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de abril de 2013 /Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015.
13. **Consumo mixto para vehículo de motor de combustión interna y vehículo eléctrico híbrido sin recarga exterior:** Es el valor de consumo de carburante para ciclo mixto, expresado en litros por 100 km (l/100km) y determinado de acuerdo a lo establecido en el documento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) Reglamento ONU N° 101 E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de Abril de 2013 /Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015.
14. **Consumo para vehículo eléctrico puro:** Es el valor de consumo de energía eléctrica, expresado en Wh por km (Wh/km) y determinado de acuerdo a lo establecido en el documento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) Reglamento 101 E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de abril de 2013/Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015.
15. **Autonomía de vehículo eléctrico puro:** Es el valor de autonomía eléctrica, expresada en km y determinada de acuerdo a lo establecido en el documento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) Reglamento 101 E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de abril de 2013 /Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015.
16. **Consumo de carburante para vehículo eléctrico híbrido con recarga exterior:** Es el valor de consumo de carburante ponderado, ciclo mixto, expresado en litros por 100 km (l/100km) y determinado de acuerdo a lo establecido en el documento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) Reglamento N101 E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de abril de 2013



Decreto Supremo

/Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015.

17. **Consumo eléctrico para vehículo eléctrico híbrido con recarga exterior:** Es el valor de consumo de energía eléctrica ponderado, ciclo mixto, expresado en Wh por km (Wh/km) y determinado de acuerdo a lo establecido en el documento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) Reglamento 101 E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de abril de 2013 /Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015.
18. **Autonomía para vehículo eléctrico híbrido con recarga exterior:** Es el valor de autonomía de los vehículos con recarga exterior (autonomía VRE) u *"Off-Vehicle Charging range"* (OVC, por su expresión y sigla en inglés), expresado en km y determinado de acuerdo a lo establecido en el Reglamento 101 E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de abril de 2013 /Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015.
19. **Consumo en ciudad para vehículos de celda de combustible de hidrógeno:** Es el valor de consumo de hidrogeno para ciclo urbano, expresado en kilogramos por 100 km (kg/100km) y determinado de acuerdo a lo establecido en el documento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) Reglamento 101 E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de abril de 2013 /Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015.
20. **Consumo en carretera para vehículos de celda de combustible de hidrógeno:** Es el valor de consumo de hidrogeno para ciclo por carretera, expresado en kilogramos por 100 km (kg/100km) y determinado de acuerdo a lo establecido en el documento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) Reglamento 101 E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de abril de 2013 /Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015.
21. **Consumo mixto para vehículos de celda de combustible de hidrógeno:** Es el valor de consumo de hidrogeno para ciclo mixto, expresado en kilogramos por 100 km (kg/100km) y determinado de acuerdo a lo establecido en el documento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) Reglamento 101 E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de abril de 2013 /Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015."

“ANEXO III: REQUISITOS TÉCNICOS VEHICULARES

I. **NORMATIVA APLICABLE A LOS REQUISITOS TÉCNICOS VEHICULARES:**

La acreditación del cumplimiento de los requisitos técnicos vehiculares contemplados en el presente Anexo, se realiza cuando corresponda, mediante los siguientes documentos técnicos / normativos de otros países:

1. **Normas de las Naciones Unidas (UN):** Normas y regulaciones sobre vehículos de las Naciones Unidas, elaboradas en el marco del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) auspiciado por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEE o UNECE/ECE, estos últimos por sus siglas en inglés). Para efectos de aplicación del presente Reglamento, se aceptan las normas y regulaciones de homologación y seguridad vehicular de la UNECE.
 2. **Normas FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards):** Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Motorizados de los Estados Unidos de América (EE.UU.), los mismos que están armonizados con las Regulaciones del Código Federal para la Homologación de Seguridad Vehicular (Normas 49 CFR 571), que especifican requisitos de diseño, fabricación, rendimiento y durabilidad para vehículos motorizados y sus componentes, sistemas y características de diseño relacionados con la seguridad del automóvil.
 3. **Normas GB:** Regulaciones de Seguridad Vehicular para vehículos motorizados de la República Popular China.
 4. **Normas KMVSS (Korea Motor Vehicle Safety Standards):** Regulaciones de Seguridad para Vehículos Motorizados de la República de Corea del Sur.
 5. **Normas TRIAS, SRRV (Japan Safety Regulations for Road Vehicles) y JSR (Japan Safety Regulation & JASO):** Regulaciones de Seguridad para Vehículos de Carretera para la Certificación de Japón.
 6. **Normas CONTRAN:** Regulaciones de Seguridad Vehicular del Consejo Nacional de Tránsito de Brasil; Normas ABNT NBR: Estándar técnico publicado por la Asociación Brasileña de Normas Técnicas.
 7. **Normas Técnicas Peruanas:** Normas Técnicas Nacionales elaboradas por el INACAL organismo público especializado adscrito al PRODUCE o la que haga sus veces, relacionadas con los componentes o sistemas automotrices.
- ### II. **ACREDITACIÓN DE LA NORMATIVA EXIGIBLE A LOS REQUISITOS TÉCNICOS VEHICULARES:**



Decreto Supremo

1. La acreditación del cumplimiento de los requisitos técnicos vehiculares y de la normativa exigible establecidos en el presente Reglamento, se realiza en el proceso de Homologación Vehicular mediante la presentación de la "Ficha Técnica de Homologación Vehicular" para la familia vehicular correspondiente, conforme las precisiones establecidas en el Anexo V del presente Reglamento.
2. Para la acreditación del cumplimiento de la normativa internacional aplicable a los requisitos técnicos vehiculares de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento, se debe presentar los certificados o reportes correspondientes, emitidos por algún organismo de inspección o laboratorio acreditado, adjuntando, de ser el caso, traducción simple de los referidos documentos realizados por un traductor debidamente identificado.
3. El cumplimiento de los requisitos técnicos vehiculares para el cual no se ha establecido una normativa internacional específica en el presente Reglamento, se acredita con la declaración que consta en la "Ficha Técnica de Homologación Vehicular".
4. En tanto se implemente la homologación vehicular, la acreditación del cumplimiento de los requisitos técnicos vehiculares establecidos en el presente Reglamento, se realiza mediante la Declaración Jurada establecida en la Décimo Sexta Disposición Complementaria del presente Reglamento. En este caso, para acreditar el cumplimiento de la normativa internacional aplicable a los requisitos técnicos vehiculares, se debe presentar los certificados o reportes correspondientes, emitidos por algún organismo de inspección o laboratorio acreditado.

III. ESTRUCTURA Y CARROCERÍA:

La estructura y carrocería de los vehículos de las categorías M y N, deben ser diseñadas y fabricadas con "Sistema de protección a los ocupantes en caso de colisión frontal" o "Habitáculo con conservación de espacio vital" o "Resistencia de la cabina" y en lo que corresponda, debe cumplir con la NTP respectiva desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R29, UN R66, UN R94, FMVSS 201 (49 CFR 571.201), FMVSS 208 (49 CFR 571.208), GB 11551-2014, GB/T 20913-2007, GB 26512-2021, GB 17578-2013, TRIAS 18-R066-01, KMVSS Art 102, KMVSS Art 102-3, CONTRAN 765/2018, CONTRAN 910/2022, CONTRAN 939/2022, CONTRAN 959/2022 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.

IV. DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN ÓPTICA:

1. Los dispositivos de alumbrado y señalización óptica en un vehículo nos permiten ver lo que tenemos por delante en condiciones de baja visibilidad y ser vistos por los demás usuarios de la vía con anticipación.

DEFINICIONES:

- a) **Luz:** Dispositivo destinado a iluminar la vía o a emitir una señal luminosa para los demás usuarios de la misma. Los dispositivos de alumbrado de la placa posterior y los reflectores posteriores y laterales (Catadióptricos) se considerarán también luces.
- b) **Foco:** Conjunto indivisible que contiene una fuente de luz. Puede ser incandescente, fluorescente, halógeno, led u otro.
- c) **Faro:** Dispositivo que contiene uno o varios focos u otra fuente de luz con base en diferentes tecnologías y un sistema óptico (lentes y/o reflectores) y que emiten un haz de luz de corto o largo alcance para proporcionar iluminación al vehículo. El vehículo debe contar con dos faros delanteros y dos faros posteriores colocados simétricamente y al mismo nivel, uno a cada lado del vehículo.
- d) **Luces agrupadas:** Son los dispositivos que tienen superficies reflectantes distintas y fuentes de luz distintas, pero una caja común.
- e) **Luces combinadas:** Son los dispositivos que tienen superficies reflectantes distintas, pero una fuente luminosa y una caja común.
- f) **Luces recíprocamente incorporadas:** Son los dispositivos que tienen fuentes luminosas distintas o una única fuente luminosa que funciona en diferentes condiciones (por ejemplo: diferencias ópticas, mecánicas o eléctricas), superficies reflectantes total o parcialmente comunes y una caja común.

2. CLASES DE LUCES O DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO:

- a) **Luz baja:** Luz de corto alcance, utilizada para alumbrar la vía por delante del vehículo, sin deslumbrar ni molestar a los conductores que transiten en sentido contrario, ni a los demás usuarios de la vía.
- b) **Luz alta:** Luz de largo alcance o de carretera, utilizada para alumbrar una mayor distancia de la vía por delante del vehículo. La luz alta proporciona la mayor iluminación posible de la carretera. Se emplea sobre todo en trayectos realizados por la noche, con poca visibilidad y sin tráfico en el sentido contrario, aumentando la visibilidad de la vía y la seguridad en la conducción.
- c) **Luz de freno:** Luz ubicada en la parte posterior del vehículo que se activa automáticamente cuando se pisa el pedal de freno o de forma autónoma, esto último cuando el vehículo este equipado con este dispositivo y que indica la intención del conductor de detener el vehículo o disminuir su velocidad.



Decreto Supremo

- d) **Tercera Luz de freno:** Luz de freno adicional que se activa conjuntamente con la luz de freno. Su uso es obligatorio para los vehículos de la categoría M1.
- e) **Luz de retroceso:** Luz del vehículo que se activa automáticamente cuando se coloca la palanca de cambios en posición de reversa. Indica el retroceso del vehículo e ilumina el camino por su parte posterior facilitando la visibilidad del conductor.
- f) **Luz de placa posterior:** Luz que ilumina la placa posterior del vehículo.
- g) **Luz de posición delantera, lateral y posterior:** Luces del vehículo usadas para indicar la presencia, ancho y largo del mismo. La luz de posición delantera debe estar encendida siempre que lo esté la luz baja o luz alta o la luz neblinera delantera y la luz de posición posterior deberá encenderse automáticamente siempre que el vehículo tenga encendida la luz baja o luz alta o luz de posición delantera o luz de placa posterior o luz neblinera.
- h) **Luz direccional delantera, lateral y posterior:** Luces del vehículo emitidas de manera intermitente y en forma simultánea por una lámpara delantera y otra posterior del mismo lado del vehículo, que sirven para advertir a los demás usuarios de la vía la intención del conductor de dar vuelta o cambiar la dirección del mismo hacia la derecha o hacia la izquierda. Están ubicadas en la parte delantera y posterior del vehículo, cerca de los extremos. Adicionalmente, se puede contar con este tipo de luces en los costados del vehículo.
- i) **Luz neblinera delantera:** Haz de luz abierto y de corto alcance ubicado en la parte delantera del vehículo para alumbrar la carretera en condiciones de neblina, nevada, tormenta o nube de polvo. Su accionamiento debe ser posible únicamente luego que las luces bajas sean activadas.
- j) **Luz neblinera posterior:** Luz utilizada para hacer el vehículo más visible por detrás en condiciones de neblina, nevada, tormenta o nube de polvo. Sólo podrá encenderse cuando lo estén también la luz baja o luz alta o la luz neblinera delantera.
- k) **Luz perimétrica (Gálibo):** Luz instalada lo más cerca posible de los bordes exteriores más elevados del vehículo para indicar claramente su volumen. En los vehículos de las categorías M3, N3, O3 y O4, esta luz sirve de complemento a las luces de posición delanteras y posteriores.
- l) **Luz diurna o DRL:** Denominada también luz de día. Se activan automáticamente cuando el vehículo está encendido y emiten una luz blanca como complemento a los faros principales del vehículo para mejorar la visibilidad del vehículo durante el día.

- m) **Luz de alumbrado interior (de salón):** Luz que ilumina el interior del habitáculo del vehículo en forma tal que no produce deslumbramiento ni molesta indebidamente a los demás usuarios. Esta luz debe ser de color blanco y en ningún caso pueden ser intermitentes, centellantes o estroboscópicas.
- n) **Señal de emergencia:** Sistema de señalización óptica que activa todas las luces direccionales del vehículo en forma simultánea e intermitente para advertir a otros conductores la presencia de un peligro o que el vehículo se encuentra estacionado o la intención de estacionarse urgentemente. En tales circunstancias sustituye a las luces de posición delantera y posterior.
- o) **Reflectores posteriores y laterales (Catadióptricos):** Elementos de señalización del vehículo que no emiten luz propia si no que reflejan la luz procedente de una fuente luminosa externa. Pueden estar agrupadas, combinadas o mutuamente incorporadas en las luces posteriores. Su finalidad es indicar la presencia del vehículo cuando éste se encuentra con el sistema de luces desactivado mediante la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente, es visible cuando el observador se encuentra cerca de la fuente.
- p) **Luz de iluminación del panel de instrumentos:** Luz que ilumina el panel de instrumentos, al momento de activar las luces de posición del vehículo.
- q) **Luz testigo:** Luz de baja intensidad ubicada en el tablero del vehículo y visualizada a poca distancia que tiene por finalidad indicar el funcionamiento u operación de algunos dispositivos del vehículo.

3. **USO DE LAS LUCES O DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO:**

- a) Ninguna luz instalada en un vehículo será intermitente o de intensidad variable, a excepción de las usadas por los vehículos de emergencia, vehículos oficiales y vehículos de control tributario y aduanero conforme a lo establecido por la Ley N° 27200, Ley que regula el uso de señales audibles y visibles en vehículos de emergencia, vehículos oficiales y vehículos de control tributario y aduanero y su Reglamento.
- b) No se instalarán en los vehículos, cualquiera sea su categoría, otros tipos, colores o mayor cantidad de luces de las autorizadas en el presente Reglamento, incluyéndose barras de dispositivos LED o similares, prohibiéndose expresamente el uso de pinturas o dispositivos luminosos o reflectantes no autorizados. Para la infracción y sanción se aplica el Reglamento Nacional de Tránsito.



Decreto Supremo

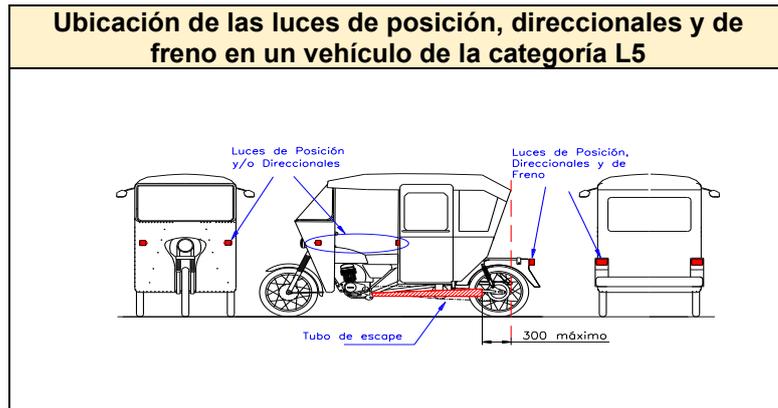
c) Se encuentra prohibida la instalación y uso de luces bajas o altas en la parte posterior de los vehículos cualquiera sea su categoría.

4. DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN ÓPTICA PARA VEHÍCULOS DE LA CATEGORÍA L:

a) Los vehículos de la categoría L deben cumplir con la cantidad, color, ubicación, exigencia y potencia de las luces o dispositivos de alumbrado, conforme a las disposiciones del siguiente cuadro:

DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN ÓPTICA PARA VEHÍCULOS DE LA CATEGORÍA L													
TIPO DE LUZ	CATEGORIAS L1 y L3				CATEGORIAS L2, L4 y L5				CATEGORIAS L6 y L7				Potencia mínima (*1) (W)
	Cant.	Color	Ubicación	Exigencia	Cant.	Color	Ubicación	Exigencia	Cant.	Color	Ubicación	Exigencia	
Baja	1 o 2	Blanco o Amarillo	Delantera	Obligatorio	1 ó 2	Blanco o Amarillo	Delantera	Obligatorio	2	Blanco	Delantera cerca de los extremos	Obligatorio	25
Alta	1 o 2	Blanco o Amarillo	Delantera	Obligatorio	1 ó 2	Blanco o Amarillo	Delantera	Obligatorio	2	Blanco	Delantera cerca de los extremos	Obligatorio	25
Alta adicional	1 o 2	Blanco o Amarillo	Delantera	Opcional	1 ó 2	Blanco o Amarillo	Delantera	Opcional	2	Blanco	Delantera cerca de los extremos	Opcional	55
Direccional delantero	2	Amarillo o Naranja	Delantera	Obligatorio	2	Amarillo o Naranja	Delantera cerca de los extremos	Obligatorio	2	Amarillo o Naranja	Delantera cerca de los extremos	Obligatorio	10
De posición delantera	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	2	Blanco, Amarillo o Naranja	Delantera cerca de los extremos	Obligatorio	2	Blanco	Delantera cerca de los extremos	Obligatorio	5
De freno	1 o 2	Rojo	Posterior	Obligatorio	2	Rojo	Posterior cerca de los extremos	Obligatorio	2	Rojo	Posterior cerca de los extremos	Obligatorio	10
De retroceso	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	1 ó 2	Blanco	Posterior	Opcional	1	Blanco	Posterior	Obligatorio	10
Direccional posterior	2	Amarillo o Naranja	Posterior	Obligatorio	2	Amarillo o Rojo	Posterior cerca de los extremos	Obligatorio	2	Amarillo, Naranja o Rojo	Posterior cerca de los extremos	Obligatorio	10
De posición posterior	1 o 2	Rojo	Posterior	Obligatorio	2	Rojo	Posterior cerca de los extremos	Obligatorio	2	Blanco o Rojo	Delantera cerca de los extremos	Obligatorio	5
Tercera luz de freno	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	1	Rojo	Posterior elevada	Opcional	1	Rojo	Posterior elevada	Opcional	10
Direccional lateral	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	2	Amarillo o Naranja	Lateral	Opcional	5
Señal de emergencia	Igual a las direccionales			Opcional	Igual a las direccionales			Opcional	Igual a las direccionales			Obligatorio	10
De placa posterior	1	Blanco	Que ilumine la placa	Obligatorio	1	Blanco	Que ilumine la placa	Obligatorio	1	Blanco	Que ilumine la placa	Obligatorio	5
Neblinera delantera	1 o 2	Blanco o Amarillo	Delantera	Opcional	1 o 2	Blanco o Amarillo	Delantera	Opcional	2	Blanco o Amarillo	Delantera	Opcional	55
Neblinera posterior	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	1	Rojo	Posterior	Opcional	
De alumbrado interior	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	1	Blanco	En el habitáculo	Obligatorio si tiene carrocería cerrada	3
Reflectores posteriores	1	Rojo	Posterior	Obligatorio	2	Rojo	Posterior	Obligatorio	2	Rojo	Posterior	Obligatorio	----
Reflectores laterales	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	1 o 2 por lado	Amarillo o Naranja	Lateral	Opcional	1 o 2 por lado	Amarillo o Naranja	Lateral	Opcional	----

(*1): El valor de Potencia Mínima (W) es exigible para el caso en que las luces o dispositivos de alumbrado del vehículo usen lámparas incandescentes, halógenas o similares y en defecto de indicación expresa del fabricante. Para el caso en que las luces o dispositivos de alumbrado del vehículo usen dispositivos LED o similares, no se exige el requerimiento de potencia mínima, aceptándose las especificaciones del fabricante original del vehículo.



5. **DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN ÓPTICA PARA VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS M, N y O:**

- a) Los vehículos de las categorías M, N y O deben cumplir con la cantidad, color, ubicación, exigencia y potencia de las luces o dispositivos de alumbrado, conforme a las disposiciones del siguiente cuadro:

DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN ÓPTICA PARA VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS M, N y O									
TIPO DE LUZ	CATEGORÍAS M y N				CATEGORÍA O				Potencia mínima (*1) (W)
	Cant.	Color	Ubicación	Exigencia	Cant.	Color	Ubicación	Exigencia	
Baja	2 o 4	Blanco o Amarillo	Delantera cerca de los extremos	Obligatorio	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	40
Alta	2 o 4	Blanco o Amarillo	Delantera cerca de los extremos	Obligatorio	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	45
Alta adicional	2 o 4	Blanco o Amarillo	Delantera cerca de los extremos	Opcional	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	55
Direccional delantera	2 o 4	Amarillo o Naranja	Delantera cerca de los extremos	Obligatorio	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	21
De posición delantera	2 o 4	Blanco, Amarillo o Naranja	Delantera cerca de los extremos	Obligatorio	2 o 4	Blanco, Amarillo o Naranja	Delantera cerca de los extremos	Opcional	5
De freno	2 o 4	Rojo	Posterior cerca de los extremos	Obligatorio	2 o 4	Rojo	Posterior cerca de los extremos	Obligatorio	21
De retroceso	2	Blanco	Posterior cerca de los extremos	Obligatorio	2	Blanco	Posterior cerca de los extremos	Obligatorio	21
Direccional posterior	2 o 4	Amarillo, Naranja o Rojo	Posterior cerca de los extremos	Obligatorio	2 o 4	Amarillo, Naranja o Rojo	Posterior cerca de los extremos	Obligatorio	21
De posición posterior	2 o 4	Rojo	Posterior cerca de los extremos	Obligatorio	2 o 4	Rojo	Posterior cerca de los extremos	Obligatorio	5
Tercera luz de freno	1	Rojo	Posterior elevada	Obligatorio para M1	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	21
Direccional lateral	2 o 4	Amarillo o Naranja	Lateral	Opcional	2 o 4	Amarillo o Naranja	Lateral	Opcional	5
Señal de emergencia	Igual a las direccionales			Obligatorio	Igual a las direccionales			Obligatorio	21
De posición lateral	4 mínimo (2 por lado)	Amarillo o Naranja delantera. Amarillo, Naranja o Rojo posterior	Lateral	Obligatorio (*2)	4 mínimo (2 por lado)	Amarillo o Naranja delantera. Amarillo, Naranja o Rojo posterior	Lateral	Obligatorio (*2)	5



Decreto Supremo

De placa posterior	1 o 2	Blanco	Que ilumine la placa	Obligatorio	1 o 2	Blanco	Que ilumine la placa	Obligatorio	5
Neblinera delantera	2 o 4	Blanco o Amarillo	Delantera	Opcional	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	55
Neblinera posterior	1 o 2	Rojo	Posterior	Opcional	1 o 2	Rojo	Posterior	Opcional	21
Luz perimétrica (Gálibo)	4 mínimo	Blanco o Amarillo delantera, Rojo posterior	2 delanteras y 2 posteriores elevadas	Obligatorio (*3)	4 mínimo	Blanco o Amarillo delantera, Rojo posterior	2 delanteras y 2 posteriores elevadas	Obligatorio (*3)	5
De alumbrado interior	1 mínimo	Blanco	En el habitáculo	Obligatorio	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	3
Reflectores delanteros	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	2	Blanco	Delanteros	Obligatorio para O3 y O4	---
Reflectores posteriores	2 o 4	Rojo	Posterior	Obligatorio	2 mínimo	Rojo	Posterior	Obligatorio	---
Reflectores laterales	2 o 4	Amarillo o Naranja delantera. Amarillo, Naranja o Rojo posterior	En el lateral, uniformemente distribuidas	Opcional	2 mínimo	Amarilla o Naranja	En el lateral, uniformemente distribuidas	Opcional	---
Luz diurna o DRL	2	Blanco	Delantera	Obligatoria	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	40

(*1): El valor de Potencia Mínima (W) es exigible para el caso en que las luces o dispositivos de alumbrado del vehículo usen lámparas incandescentes, halógenas o similares y en defecto de indicación expresa del fabricante. Para el caso en que las luces o dispositivos de alumbrado del vehículo usen dispositivos LED o similares, no se exige el requerimiento de potencia mínima, aceptándose las especificaciones del fabricante del vehículo.

(*2): La luz de posición lateral es obligatoria para vehículos de las categorías M, N y O de más de 6 m. de longitud. Por cada 3 m. adicionales debe colocarse una luz adicional por lado uniformemente distribuida.

(*3): La luz perimétrica (Gálibo) es obligatoria en vehículos de las categorías M, N y O de más de 2,10 m. de ancho y/o 3.0 m. de alto y/o 6 m. de longitud. Debe instalarse lo más cerca posible de los bordes exteriores del vehículo para indicar claramente su volumen, lo más alto que permita el vehículo. Como mínimo dos delanteras y dos posteriores. Por cada 3 m. adicionales debe colocarse una luz perimétrica adicional por lado uniformemente distribuida.

- b) La suma de las luces delanteras del vehículo (bajas, altas, altas adicionales y neblineras), no debe exceder de 8. Únicamente para el uso fuera de las vías públicas terrestres, se permite la instalación de cantidades mayores de luces delanteras, las mismas que deben permanecer cubiertas durante el tránsito dentro de las vías públicas terrestres.
- c) El accionamiento de la luz alta adicional y de la luz neblinera delantera únicamente es posible luego que las luces altas sean activadas.
- d) La luz alta adicional y la luz neblinera delantera deben ubicarse a una altura no superior a la de las luces altas para el tránsito dentro de las vías públicas terrestres. Otras ubicaciones son aceptables para el uso fuera de las vías públicas terrestres, debiendo permanecer cubiertas durante el tránsito dentro de las vías públicas terrestres.

6. La acreditación de la cantidad, color, ubicación, exigencia y potencia de las luces o dispositivos de alumbrado y señalización óptica para vehículos

de las categorías L, M, N y O, son exigibles para la incorporación al SNTT de todos los vehículos de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de la vigencia del presente Reglamento.

V. SISTEMA DE FRENADO:

1. **Frenos:** Conjunto de elementos que permite reducir la velocidad, detener o asegurar la parada del vehículo de manera rápida, segura y eficaz o bien, mantenerlo inmóvil si se encuentra detenido, pero en funcionamiento. Pueden ser:

- a) **Freno de servicio:** Sistema principal de freno de un vehículo que actúa sobre las ruedas en cada uno de los extremos de los ejes. Los tipos de frenos de servicio pueden ser: Frenos de tambor, frenos de discos flotantes con pinzas o calipers fijas, frenos de discos ranurados con pinzas o calipers fijas, frenos de discos fijos ventilados con pinzas o calipers flotantes, frenos de discos solidos o macizos, etc.

En los vehículos de las categorías M, N, O2, O3, O4 y L3 según corresponda, el freno de servicio debe estar equipado con el Sistema Antibloqueo de Frenos (Anti-lock Braking System - ABS), que evita que las ruedas se bloqueen, patinen o se deslicen durante el frenado y automáticamente modula la presión que producen las fuerzas de frenado en la(s) rueda(s) permitiendo el contacto y tracción con la superficie. Asimismo, en los vehículos de la categoría L3, según corresponda, el freno de servicio debe estar equipado con el Sistema de Frenado Combinado (Combined Braking System - CBS) que activa y vincula los frenos delanteros y traseros adaptándose a las diferentes condiciones de circulación del vehículo mejorando la eficiencia y seguridad de frenado.

Los vehículos de las categorías M, N, O2, O3 y O4, así como los vehículos de la categoría L3 de más de 500 cc, deben contar con sistema de antibloqueo de frenos (ABS) en cada una de sus ruedas.

Los vehículos de la categoría L3 entre 50 y 150 cc deben contar con sistema ABS o CBS. Para el caso de vehículos eléctricos de la categoría L3 cuya potencia nominal esté entre 4 y 11 kW deben contar con ABS o CBS y si su potencia nominal es mayor a 11 kW deben contar con sistema ABS. La exigibilidad de los tipos de frenos, el sistema antibloqueo de frenos (ABS) y otras funcionalidades conexas se realizan en función de la categoría del vehículo, conforme a las precisiones establecidas en el Anexo III del presente Reglamento.

- b) **Freno de estacionamiento:** Sistema de freno utilizado para impedir el movimiento del vehículo cuando está estacionado, también se emplea, en algunos casos, como freno de emergencia.



Decreto Supremo

En el caso de vehículos de la categoría O, debe mantener inmóvil el remolque o semirremolque cuando esté desenganchado.

- c) **Freno de emergencia:** Sistema de freno con la misma función que el freno de servicio y es utilizado en el caso de falla de este último. Está constituido por el freno de estacionamiento.

Para los vehículos de las categorías M3, N3, O2, O3 y O4 debe activarse automáticamente en caso de falla del freno de servicio.

Para el caso de los vehículos de las categorías O2, O3 y O4, también debe activarse en caso de desacoplamiento o desenganche del remolque o semirremolque o de rotura del acoplamiento durante la marcha.

- d) **Freno automático en caso de falla:** Está constituido por el freno de emergencia, cuando éste se activa automáticamente.
- e) **Activador de freno de remolque:** Dispositivo accionado por el conductor o de acción automática que activa independientemente los frenos de servicio del remolque o semirremolque.
- f) **Freno auxiliar:** Sistema de freno con acción independiente y complementaria a los frenos de servicio, estacionamiento y emergencia.

2. **Uso del sistema de frenado:**

- a) El conductor, desde su posición, debe tener acceso a los accionamientos de los diferentes sistemas de frenos, a excepción del freno automático en caso de falla y del activador de freno de remolque automático.
- b) Los vehículos de la categoría L deben contar como mínimo con dos frenos de servicio, uno que actúe sobre la rueda o ruedas delanteras y otro que actúe sobre la rueda o ruedas posteriores. En el caso de los vehículos de la categoría L4 (moto con sidecar), no es obligatorio el freno de servicio en la rueda del sidecar.

3. **Exigibilidad de las clases de frenos:**

- a) El freno de servicio es obligatorio para todos los vehículos de las categorías L, M, N y O, con excepción de los vehículos de la categoría O1.
- b) El freno de emergencia es obligatorio para todos los vehículos de las categorías M, N y O, con excepción de los vehículos de la categoría O1.
- c) El freno de estacionamiento es obligatorio para todos los vehículos de las categorías L7, M, N y O, con excepción de los vehículos de

la categoría O1; y de manera opcional para los vehículos de la categoría L5.

- d) El Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS) es obligatorio en los frenos de servicio de los vehículos de las categorías M, N, O2, O3, O4 y L3 según corresponda.
 - e) El freno automático en caso de falla es obligatorio para todos los vehículos de las categorías M3, N3, O2, O3 y O4.
 - f) El activador de freno de remolque es exigible para los vehículos de las categorías M3, N2 y N3 acondicionados para jalar (halar) remolques o semirremolques con sistema de frenos neumático. Además, es exigible para los vehículos de las categorías O2 y O3, siempre que cuente con sistema de frenos neumático.
 - g) El freno auxiliar es obligatorio en los vehículos de las categorías M3 y N3. Pueden ser de los siguientes tipos: freno de escape, freno de motor o retardador.
4. Los vehículos eléctricos y algunos vehículos híbridos usan como complemento de los frenos convencionales, el sistema de frenos regenerativos, en los que cuando se deja de acelerar, el motor eléctrico invierte su funcionamiento y contrarresta la inercia del vehículo, reduciendo la velocidad del mismo o incluso deteniéndolo por completo, permitiendo además recuperar la mayor cantidad de energía posible.
5. Los frenos de servicio de los vehículos de la categoría L deben cumplir con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R78, FMVSS 122 (49 CFR 571.122), CONTRAN 915/2022 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.
6. Los frenos de servicio equipados con sistema antibloqueo de frenos (ABS) de los vehículos de las categorías M, N, O2, O3, O4 y L3 según corresponda, debe cumplir con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R13, UN R13-H, FMVSS 105 (49 CFR 571.105), FMVSS 121 (49 CFR 571.121), FMVSS 135 (49 CFR 571.135), GB 12676-2014, GB/T 13594-2003, GB 21670-2008, TRIAS 12-R013-01, TRIAS 12-R013H-03, KMVSS Art 15, KMVSS 90, CONTRAN 915/2022 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes. Los frenos de servicio de la categoría L3 equipados con Sistema Combinado de Frenos (CBS), según corresponda, deben cumplir con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos o normativos mencionados o por aquellas normas técnicas internacionales vigentes, en donde le sea aplicable.



Decreto Supremo

VI. SISTEMA DE SUSPENSIÓN:

1. El sistema de suspensión garantiza la adherencia y estabilidad del vehículo durante su circulación, absorbiendo las irregularidades de la vía y aportando una mayor seguridad vial.
2. Suspensión para vehículos livianos y para vehículos pesados:
 - a) Suspensión para vehículos livianos: La más común es la suspensión rígida, semi rígida e independientes. En este último caso suele ser de eje oscilante, de brazos tirados o multilink, McPherson de triángulos superpuestos, entre otros.
 - b) Suspensión para vehículos pesados: La más común es la suspensión mecánica (cuyo elemento principal es un paquete de muelles de acero y generalmente son usadas en el eje delantero de camiones, tractocamiones y ómnibus) y la suspensión neumática (conformada por bolsas o cámaras de aire y generalmente son usadas en los ejes posteriores de camiones, tractocamiones, ómnibus, remolques y semirremolques).

VII. NEUMÁTICOS, AROS, RUEDA DE REPUESTO Y HERRAMIENTAS DE RECAMBIO:

1. **Los neumáticos, aros, rueda de repuesto y herramientas de recambio, son:**
 - a) **Neumático:** Es el componente mecánico de la rueda de un vehículo fabricado a base de caucho, productos químicos, hilos textiles y/o alambres y otras materias, que va montado sobre el aro, y que trabaja a presión de aire (u otros) para dar resistencia, seguridad, capacidad de carga, confort y dirigibilidad. Sus partes principales son: banda de rodamiento, costado, carcasa y pestaña.
 - b) **Aro:** Pieza metálica de forma circular sobre la que monta y asienta las pestañas del neumático. Su función es sostener el neumático para que conserve la forma al rodar.
 - c) **Rueda:** Conjunto formado por el neumático y aro montado en los extremos de los ejes del vehículo, manteniendo contacto con la superficie de rodamiento permitiendo desarrollar todas las fuerzas necesarias para producir, controlar y detener el movimiento del vehículo, así como su cambio de dirección. Para la declaración del número de ruedas de un vehículo se debe considerar la sumatoria de la cantidad de ruedas de los ejes motrices y no motrices.
 - d) **Banda de rodamiento:** Superficie exterior del neumático que está en contacto directo con la vía. Por medio de ella se transmite la tracción. Es el área en donde se efectúan las ranuras principales o dibujos.

- e) **Flanco o perfil:** Se denomina a la pared lateral del neumático y protege la carcasa de las fricciones e impactos laterales del mismo. Empieza en donde termina el hombro y es la parte más delgada y sensible del neumático.
- f) **Carcasa de neumático:** Cuerpo principal o estructural del neumático que está cubierto por la banda de rodadura y los flancos. Su principal función es soportar el aire a presión contenido, así como los esfuerzos procedentes de la tracción. Da estabilidad y confort.
- g) **Neumáticos alternativos al cambio de ruedas:** Neumáticos especialmente preparados para seguir rodando en caso de producirse una pérdida de presión, golpe o pinchazo sobre el mismo, minimizando el riesgo de que se produzca un accidente. Este tipo de neumático pueden usar como elemento de seguridad los siguientes dispositivos:
 - 1. **Neumáticos Run Flat:** Usan un anillo de soporte unido al aro en el que se apoya la banda de rodadura y resiste el peso del vehículo en circulación cuando se produce una pérdida de presión en el neumático.
 - 2. **Neumáticos reforzados:** Los flancos de los neumáticos son más rígidos (reforzados) que les permite soportar mayores cargas y esfuerzos, de manera que soportan el peso del vehículo en circulación sin destruirse en caso de que se produzca un pinchazo.
 - 3. **Neumáticos con tecnología de autosellado:** Incorporan una capa de sellador en su interior que limita la deformación del neumático durante la pérdida de presión.
 - 4. **Neumático Extra Ancho:** Neumático con medida igual o mayor a 445 (ancho de la banda de rodadura).
- h) **Rueda tipo galleta:** Rueda más pequeña y ligera que las ruedas normales del vehículo. Solo está permitido su uso como rueda de repuesto o de uso temporal.

2. **CONDICIONES DE USO:**

- a) No está permitido que los neumáticos y/o aros sobresalgan del borde lateral del vehículo, que hagan contacto con el guardafango, escarpín o algún elemento de la suspensión o que afecte el radio de giro de los mismos.
- b) Los vehículos de las categorías M y N deben contar con una rueda de repuesto o de uso temporal y con las herramientas necesarias para el cambio de ruedas que soporte al menos el 30% del peso



Decreto Supremo

bruto vehicular, con excepción de los vehículos que cuenten con un sistema alternativo al cambio de ruedas que ofrezca suficiente garantía para la movilidad del vehículo hasta un taller de reparación. En estos casos se circulará respetando las limitaciones propias de cada sistema alternativo.

- c) Tratándose de vehículos cuyos aros tengan diferentes diámetros, deben contar con una rueda de repuesto por cada diámetro de aro, salvo que el fabricante provea una sola rueda de repuesto compatible con las diferentes medidas de aro.
- d) Los neumáticos de los vehículos deben presentar durante su uso en las vías públicas terrestres, una profundidad mínima de rodadura en las ranuras principales de la banda de rodamiento para garantizar condiciones mínimas de seguridad durante su uso, conforme lo dispuesto en el siguiente cuadro:

Categorías	Profundidad mínima (mm)
L	0,8
M1, M2, N1, N2, O1 y O2	1,6
M3, N3, O3 y O4	2,0

- e) Los neumáticos, nuevos o reencauchados, no deben presentar ampollas, deformaciones anormales, roturas u otros signos que evidencien el despegue de alguna capa o de la banda de rodamiento. Asimismo, no deben de presentar refuerzos internos al descubierto, grietas, señales de rotura o cualquier deterioro de la carcasa.
- f) No está permitido que los vehículos de las categorías M3 y N3 tengan neumáticos recauchados en las ruedas direccionales.
- g) No está permitida la circulación por las vías públicas de vehículos con ruedas o cuyo sistema de rodadura tenga superficies metálicas, estriadas o con salientes sin colocar sobre aquéllas otras bandas elásticas de contacto exterior con el pavimento.

3. ROTULADO DE NEUMÁTICOS:

- a) El rotulado en cada neumático, de tipo II, tipo III o tipo IV, debe llevar grabado en uno de los dos costados en forma clara, visible, permanente e indeleble, en idioma español o inglés, los siguientes datos mínimos:
 - 1. Nombre del fabricante y/o comercial.
 - 2. País de origen o País de fabricación

3. Designación del tamaño del neumático, indicando ancho de sección nominal y diámetro nominal del aro.
4. Indicación clara si el neumático es para uso sin cámara (Tubeless). Si la indicación no existe, se entenderá que el neumático es para uso “con cámara”.
5. La capacidad de carga o índice de carga o la capacidad de lonas PR, la palabra “EXTRA LOAD”, “XL”, “Reinforced” “Extra Carga” o “Reforzada” si el neumático es reforzado.
6. La letra “R” si el neumático es del tipo radial.
7. Serie de fabricación expresada en cuatro dígitos (semana y año).

El rotulado debe considerar las definiciones, clasificación, designación y otros detalles establecidos en la NTP 300.001:2023.

- b) Los neumáticos deben cumplir los requisitos y métodos de ensayo establecidos en las normas: NTP 300.066:2012 (tipo II - para automóviles), NTP 300.067:2012 (tipo III – para camión ligero) y NTP 300.003:2012 (tipo IV - para camiones y buses), o normas que las sustituyan.

VIII. PARACHOQUES, DISPOSITIVO ANTIEMPOTRAMIENTO Y DEFENSAS LATERALES:

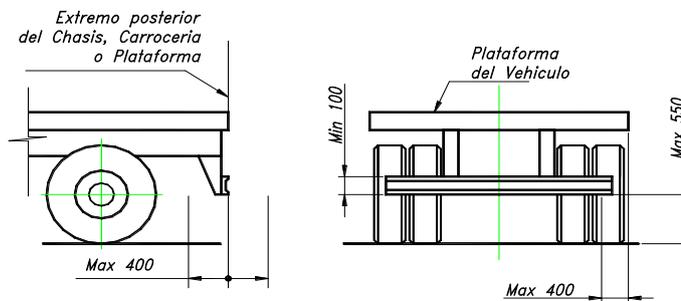
1. PARACHOQUES Y DISPOSITIVO ANTIEMPOTRAMIENTO:

- a) El parachoques delantero es obligatorio para todos los vehículos de las categorías M y N.
- b) El parachoques posterior es obligatorio para todos los vehículos de las categorías M, N1, O1 y O2.
- c) El dispositivo antiempotramiento es el elemento que ofrece una protección eficaz al empotramiento de vehículos que pudieran chocar por la parte trasera del vehículo. Obligatorio para todos los vehículos de las categorías N2, N3, O3 y O4. Se encuentran exonerados de contar con este dispositivo los remolcadores y los vehículos en los cuales la distancia horizontal entre un plano vertical tangente a la banda de rodamiento del neumático correspondiente al eje posterior y el borde posterior de la carrocería sea menor que 350 mm.
- d) El dispositivo antiempotramiento no debe tener filos angulares cortantes, debe ser de sección rectangular, en “C” o similar, estar fabricado en acero estructural ASTM A36 de mínimo 3 mm de espesor o en otro material si es original de fábrica, su altura debe



Decreto Supremo

ser no menor a 100 mm y estar ubicado en el extremo posterior del chasis o carrocería, quedando la cara exterior del dispositivo preferentemente en el mismo plano del borde posterior de la carrocería del vehículo, siendo permitido como máximo una variación hacia delante o hacia atrás de 400 mm. El borde inferior debe estar a 550 mm como máximo sobre la superficie de la carretera. Este dispositivo debe tener sujeción firme al chasis o estructura metálica del vehículo.

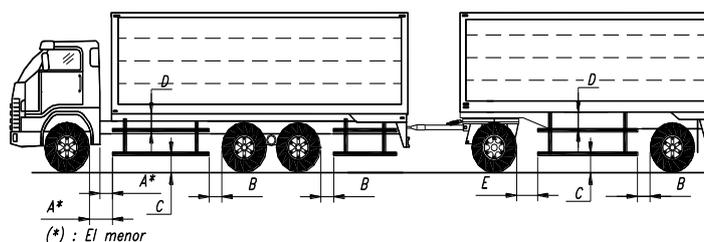


2. DEFENSAS LATERALES:

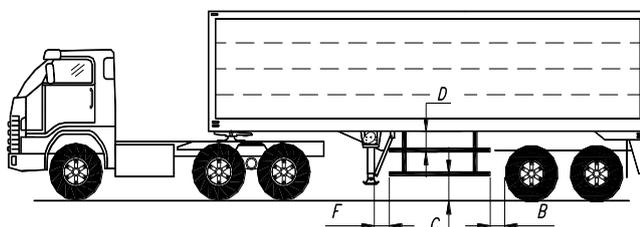
- a) Los vehículos de las categorías N2, N3, O3 y O4 deben de contar con defensas laterales con las siguientes características:
1. No deben aumentar el ancho del vehículo.
 2. Deben estar ubicadas como máximo a 120 mm con respecto del riel de roce del vehículo, o alternativamente del borde exterior de las ruedas.
 3. Ningún borde debe ser cortante y sus ángulos deben ser redondeados.
 4. Las superficies exteriores deben ser totalmente lisas.
 5. El extremo delantero de la defensa lateral debe estar dirigido hacia el interior del vehículo.
 6. Los tanques de combustible, las cajas de herramientas y los porta llantas, son considerados como defensas laterales.
 7. Estas defensas deben tener sujeción firme al chasis o estructura metálica del vehículo.
- b) Las defensas laterales no deben tener filos angulares cortantes, deben ser de sección rectangular, en "C" o similar, estar fabricados en acero estructural ASTM A36 de mínimo 2 mm de espesor o en otro material si es original de fábrica, las uniones deben ser mediante cordones de soldadura continuos y estar ubicadas en los laterales del chasis o carrocería, quedando la cara exterior de la

defensa preferentemente en el mismo plano del borde lateral de la carrocería del vehículo, siendo permitido una tolerancia de 50 mm . Las estructuras de las defensas laterales deben estar fijadas al chasis o carrocería y no debe permitir desplazamientos laterales o longitudinales. El borde inferior debe estar a 550 mm como máximo sobre la superficie de la carretera.

- c) La ubicación y dimensiones de las defensas laterales son de acuerdo al cuadro y los esquemas siguientes:



(*) : El menor



Cota	Descripción	Valor
A	Distancia desde la banda de rodamiento del neumático o borde posterior de cabina hasta el extremo delantero de la defensa	≤ 300 mm
B	Distancia desde la banda de rodamiento del neumático hasta el extremo posterior de la defensa	≤ 300 mm
C	Distancia desde el borde inferior de la defensa hasta el nivel de carretera	≤ 550 mm
D	Distancia desde el borde superior de la defensa hasta el borde inferior de la plataforma o carrocería.	≤ 350 mm
E	Distancia desde la banda de rodamiento del neumático hasta el extremo delantero de la defensa	≤ 500 mm
F	Distancia desde el pie de apoyo del semirremolque hasta el extremo delantero de la defensa.	≤ 300 mm



Decreto Supremo

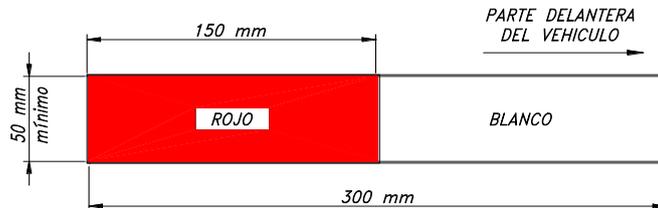
IX. LÁMINAS RETROREFLECTIVAS:

1. Las láminas retroreflectivas son dispositivos de seguridad conformado por elementos prismáticos catadióptricos que reflejan la luz. Son exigibles durante la circulación en las vías públicas terrestres de los vehículos autorizados para realizar el servicio público de transporte terrestre de las categorías L5, M1 y N1 y los vehículos de las categorías M2, M3, N2, N3, O2, O3 y O4. Las láminas retroreflectivas no constituyen un requisito técnico exigible en la incorporación del vehículo al SNTT.

2. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LAS LÁMINAS RETROREFLECTIVAS:

a) Las láminas retroreflectivas deben ser de Grado Prismático y Tipo VIII y cumplir con los lineamientos técnicos establecidos por la Dirección de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: FMVSS 108 (49 CFR571.108) o UN R104 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.

b) Las dimensiones de las láminas retroreflectivas son:



c) Los colores de las láminas retroreflectivas deben ser blanco y rojo.

3. INSTALACIÓN DE LAS LÁMINAS RETROREFLECTIVAS:

La instalación de las láminas retroreflectivas debe efectuarse cumpliendo con las siguientes indicaciones:

a) Deben ser fijadas horizontalmente en los laterales del vehículo y en la parte posterior, alternando los colores blanco y rojo.

b) Deben colocarse a no menos de 300 mm y no más de 1 600 mm sobre la superficie de la vía.

c) Deben ser colocadas en las superficies verticales del vehículo, siempre que el diseño del mismo lo permita.

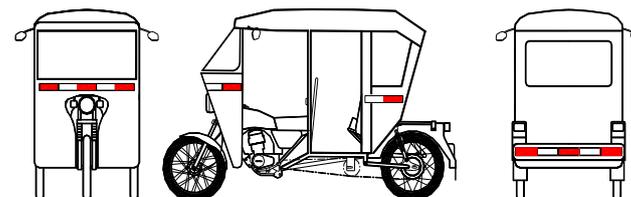
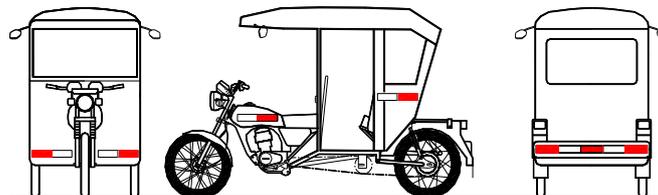
d) Pueden fijarse a la carrocería del vehículo por medio de diferentes elementos de unión (tornillos, remaches, etc.) incluyendo autoadhesivo o pegamento para asegurar su fijación permanente.

- e) En los vehículos con carrocerías de madera o metálicas con superficie irregular en la cual no se garantiza una perfecta adherencia de la lámina, éstas deben fijarse en forma permanente en una base metálica.
- f) El tramo mínimo de lámina retroreflectiva debe estar compuesta por una sección blanca y otra roja.
- g) En los laterales del vehículo, las láminas deben distribuirse en forma uniforme y equitativa, cubriendo un mínimo del 25% del largo total, siempre que el diseño del vehículo lo permita, y se debe iniciar lo más cerca posible del extremo delantero y terminar lo más cerca posible del extremo posterior del mismo.
- h) En la parte posterior, las láminas deben ser fijadas cubriendo el 100% de la parte más ancha del vehículo, pudiendo ser el parachoques, dispositivo antiempotramiento o la carrocería, según sea el caso.

4. **ESQUEMAS GRÁFICOS DE INSTALACIÓN DE LAS LÁMINAS RETROREFLECTIVAS:**

Las láminas retroreflectivas deben instalarse de modo que permitan determinar el ancho y largo total del vehículo, en base a los siguientes esquemas:

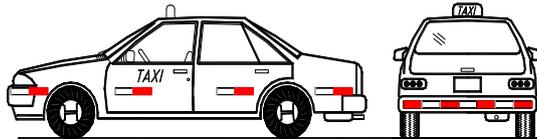
- a) Vehículos de la categoría L5 del servicio de transporte terrestre



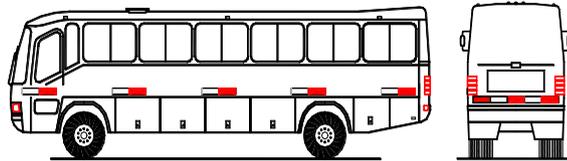


Decreto Supremo

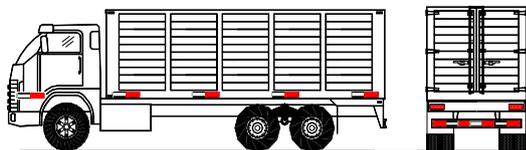
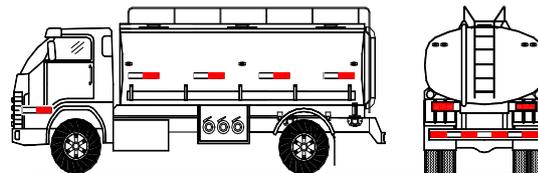
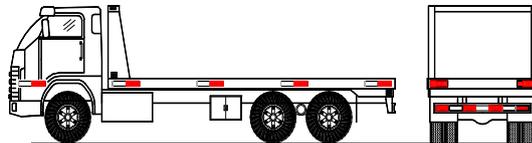
b) Vehículos de la categoría M1 del servicio de transporte terrestre,



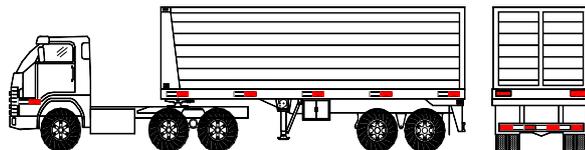
c) Vehículos de las categorías M2 y M3



d) Vehículos de la categoría N1 del servicio de transporte terrestre y de las categorías N2 y N3

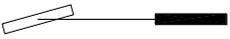
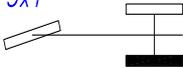
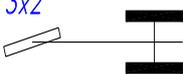
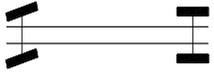
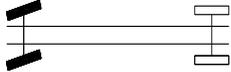
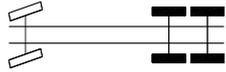
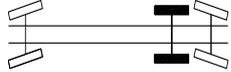
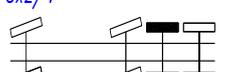


e) Vehículos de las categorías O2, O3 y O4



X. FÓRMULA RODANTE:

1. Los vehículos de las categorías L, M y N sujetos al ámbito de aplicación del presente Reglamento deben cumplir con las siguientes características en lo referente a fórmula rodante:

<p><i>2x1</i></p>  <p><i>3x1</i></p> 	<p><i>3x1</i></p>  <p><i>3x2</i></p> 
<p><i>3x1</i></p> 	
<p><i>4x2</i></p>  <p><i>4x4</i></p> 	<p><i>4x2</i></p>  <p><i>6x2</i></p> 
<p><i>6x2</i></p> 	
<p><i>6x2/4</i></p>  <p><i>6x4</i></p> 	<p><i>6x2*4</i></p>  <p><i>6x6</i></p> 
<p><i>8x2</i></p>  <p><i>8x2/4</i></p> 	



Decreto Supremo

<p>$8 \times 2^*6$</p> <p>8×4</p>	<p>$8 \times 4/4$</p> <p>$8 \times 6/4$</p>
<p>$8 \times 2^*4$</p> <p>$8 \times 2/6$</p>	
<p>$8 \times 4^*4$</p> <p>$10 \times 4^*6$</p>	<p>8×8</p> <p>8×8</p>
<p>8×8</p>	
<p>$10 \times 4/6$</p>	

2. Asimismo, la fórmula rodante debe guiarse de las siguientes indicaciones:
- Tercer dígito de la fórmula rodante indica el número de ruedas direccionales.
 - Se emplea el símbolo (/), cuando el eje direccional posterior está ubicado delante del (de los) eje(s) de tracción.
 - Se emplea el símbolo (*), cuando el eje direccional posterior está ubicado atrás del (de los) eje(s) de tracción.
 - Los gráficos de la fórmula rodante indican la posición delantera del vehículo en el lado izquierdo.
 - La fórmula rodante 3×1 , cuyo eje delantero presenta dos (2) o más ruedas, sólo incluye a vehículos completos con diseño original de

fábrica y que no se encuentran destinados al transporte de mercancías.

XI. TRACCIÓN DE UN VEHÍCULO:

1. El sistema de tracción de un vehículo es el responsable de dirigir la potencia del motor hacia las ruedas motrices.
2. Tipos de tracción:
 - a) **Delantera (DEL):** Sistema de tracción donde las ruedas del eje delantero del vehículo son las que reciben la potencia del motor para impulsarlo. Conocido también como Tracción FWD (Front Wheel Drive).
 - b) **Posterior (POS):** Sistema de tracción donde las ruedas del eje posterior del vehículo son las que reciben la potencia del motor para impulsarlo. Conocido también como Tracción RWD (Rear Wheel Drive).
 - c) **Integral permanente (AWD):** Sistema de tracción donde todas las ruedas del vehículo reciben la potencia del motor de forma continua, equitativa y permanente para impulsarlo. Este sistema usa un diferencial central que iguala la tracción en cada una de las ruedas por separado. En este sistema no es posible seleccionar el bloqueo de los ejes y funciona en automático, sin la intervención del conductor, gracias a los sensores del vehículo. Conocido también como Tracción AWD (All Wheel Drive).
 - d) **Integral desconectable (4WD):** Sistema de tracción donde todas las ruedas del vehículo reciben la potencia del motor de forma selectiva para impulsarlo. Este sistema es similar al AWD, pero el conductor puede seleccionar el bloqueo de los ejes (tracción de las ruedas delanteras o traseras) desde la cabina. Conocido también como Tracción 4WD (Four Wheel Drive).
 - e) **4x4:** Sistema de tracción en las cuatro ruedas con caja reductora que permite distribuir la potencia del motor en partes iguales entre los ejes. Cuenta con diferentes modos dentro de la misma tracción que son:
 1. **4H:** Igual al 4WD, con fuerza en cada una de las cuatro ruedas.
 2. **2H:** Permite desconectar un eje mandando el 100% de la potencia al otro eje convirtiendo el vehículo de 4x4 a 4x2. Normalmente el vehículo se convierte en RWD.



Decreto Supremo

3. **4L:** Mediante una caja reductora se entrega una distribución uniforme de potencia en las cuatro ruedas a bajas velocidades para terrenos difíciles.
- f) El tipo de tracción es una característica registrable para los vehículos de las categorías L5, L7, M y N, y debe ser declarado conforme a lo establecido en el presente numeral.
- g) En el proceso de comercialización de vehículos con fórmula rodante 4x2 o 4x4, se debe informar al consumidor el tipo de tracción (DEL, POS, AWD, 4WD o 4x4) de manera específica e independiente a la fórmula rodante.

XII. TRANSMISIÓN DE UN VEHÍCULO:

1. El sistema de transmisión de un vehículo es el responsable de variar la relación de multiplicación de la potencia del motor. Pueden tener diferentes juegos de relaciones, las más comunes son de 4, 5 o 6 velocidades en vehículos livianos y hasta más de 20 en vehículos pesados.
2. Tipos de transmisión:
 - a) **Manual (M):** El control de los cambios es en forma manual utilizando comandos mecánicos, eléctricos o neumáticos. Generalmente tiene embrague de disco operado por el conductor mediante el pedal de embrague. También denominado Transmisión Mecánica.
 - b) **Semi Automática (SA):** El control de los cambios es en forma manual o automática utilizando dispositivos mecánicos, eléctricos, electrónicos y/o neumáticos. Generalmente tiene convertidor de torsión o alternativamente puede venir con embrague(s) de disco, en este último caso puede tener pedal de embrague, el mismo que es utilizado principalmente para el arranque.
 - c) **Secuencial (SEC):** Cuenta con un embrague y una palanca de cambios, con la que el conductor puede cambiar de marcha, pero siguiendo una secuencia determinada, es decir, para cambiar de marcha hay que ir de una en una, tanto para subir como bajar la marcha. Cuando en un vehículo se decide utilizar el modo secuencial, existen dos posibilidades: el cambio puede funcionar de manera automática o de forma manual. En el caso de que se produzca el cambio automáticamente, éste se producirá al mayor número de revoluciones posible, en cambio, en el modo manual se puede efectuar a otros niveles de revoluciones. En cualquier caso, en ningún momento se fuerza el motor porque el cambio secuencial sólo se efectuará cuando el coche esté en la velocidad adecuada para ello.

- d) **Automática (A):** El control de los cambios es en forma automática utilizando comandos mecánicos, eléctricos o electrónicos, pudiendo tener el conductor control manual sobre los cambios. Generalmente tiene convertidor de torsión. El vehículo no tiene pedal de embrague.
 - e) **Continuamente Variable (CVT):** El control de la transmisión es en forma automática con comando mecánico o electrónico, pudiendo tener el conductor control manual sobre los cambios. Generalmente tiene convertidor de torsión. No tiene pedal de embrague. La transmisión consiste en un sistema mecánico compuesto por poleas con diámetros variables y una correa metálica que va tomando infinitas posiciones respecto al diámetro variable de la polea, dependiendo de la carga que se le esté dando al motor. Habitualmente se dice que tiene "marchas infinitas".
 - f) **Doble Embrague (DCT):** Son cajas de transmisión que cuentan con un doble clutch o embrague. Estas transmisiones son "automatizadas", es decir, usan servos y motores eléctricos para hacer los cambios de velocidad. Los embragues van separados y existe uno para los números de velocidades pares y otro para los impares. Cuando se selecciona una marcha la otra se prepara automáticamente, por lo que los pasos de marcha se producen de forma continua sin interrumpir el flujo de potencia.
3. Para el tipo de transmisión mecánica y semi automática el control de la transmisión puede ser a través de una palanca u otro dispositivo ubicado en la columna de dirección, sobre el piso, en el timón, tablero de instrumentos u otra parte de fácil acceso al conductor.
 4. Los vehículos de las categorías L5, L7, M y N, deben estar provistos de un dispositivo que, manejado desde el puesto de conducción y accionado por el motor, permita la marcha atrás del vehículo. Para el caso de los vehículos de la categoría L5 que cuenten con un sistema de transmisión accionado por cadenas no será exigible el dispositivo que permita la marcha atrás, según corresponda.
 5. El tipo transmisión es una característica registrable para los vehículos de las categorías L5, L7, M y N, y debe ser declarado conforme lo establecido en el presente numeral. Para el caso de los sistemas de transmisión manual, secuencial y automática se declara el número de velocidades del sistema de transmisión sin considerar la marcha atrás, según corresponda, conforme a la siguiente codificación: M#: Manual, velocidades (M4, M5, M6); S#: Secuencial, velocidades (S5, S6) y A#: Automática, velocidades (A4, A5).



Decreto Supremo

XIII. SISTEMA DE DIRECCIÓN:

1. El sistema de dirección permite al conductor mantener la dirección del vehículo y modificarla con facilidad, rapidez y seguridad, garantizando la correcta maniobrabilidad del vehículo y el giro de las ruedas.
2. Los vehículos de las categorías M y N deben tener sistema de dirección asistida. El sistema de dirección asistida puede ser eléctrica, electromecánica, hidráulica, o electrohidráulica.
3. Los vehículos de las categorías M1 y N1 deben tener el volante con regulación en altura y profundidad.

XIV. DISPOSITIVOS DE MANDO Y MANIOBRA, INDICADORES O TESTIGOS PARA EL CONTROL DE OPERACIÓN:

1. Los dispositivos de mando y maniobra permiten al conductor producir un cambio en el estado o el funcionamiento del vehículo o en un subsistema del mismo, por lo que deben ser de fácil acceso.
2. Los indicadores o testigos permiten al conductor visualizar el estado de funcionamiento del vehículo, de alguno de sus sistemas o componentes con el objeto de identificar posibles fallas y/o facilitar la conducción. Se pueden encontrar de forma luminosa, sonora, mecánica o medidora en el tablero del vehículo.
3. Los vehículos de las categorías M y N deben contar como mínimo con los siguientes indicadores o testigos:
 - a) De luz alta.
 - b) De luces direccionales.
 - c) Velocímetro: Registra la velocidad en kilómetros por hora (km/h).
 - d) Odómetro: Registra la distancia recorrida en kilómetros (km).
 - e) De nivel de combustible para vehículos con motor térmico o de nivel de carga de batería para vehículos eléctricos e híbridos.
 - f) De puertas abiertas de pasajeros (como mínimo un solo testigo para cualquier puerta).
 - g) De uso de cinturón de seguridad para el piloto.
4. Los vehículos de la categoría L deben contar como mínimo con los siguientes indicadores o testigos:
 - a) De luz alta.
 - b) De luces direccionales.

- c) Velocímetro: Registra la velocidad en kilómetros por hora (km/h).
 - d) Odómetro: Registra la distancia recorrida en kilómetros (km).
 - e) De nivel de combustible para vehículos con motor térmico o de nivel de carga de batería para vehículos eléctricos e híbridos.
5. Los vehículos de las categorías M3 y N3 además deben contar con los siguientes indicadores o testigos:
- a) Tacógrafo.
 - b) Limitador de velocidad.
 - c) Indicador de presión de aire de los neumáticos.

XV. PUERTAS

1. Las puertas de los vehículos deben estar ubicadas en los lados laterales. Aquellos vehículos que cuentan con una sola puerta lateral posterior, ésta debe estar ubicada en el lado derecho.
2. Las puertas deben poder abrirse manualmente, de forma eléctrica o automática.
3. En aquellos vehículos donde la tapa de maletero y la luna trasera forman una sola pieza, ésta se considera como puerta posterior.
4. Las puertas laterales permiten el acceso al habitáculo de pasajeros y la puerta posterior al compartimento de carga o equipajes.
5. Las puertas laterales con pestillos o mecanismo similar deben contar con sistema de bloqueo de apertura interior.
6. Las puertas de un vehículo deben estar diseñadas y fabricadas para resistir un impacto lateral.
7. Los vehículos que dispongan de capó, deben tener un dispositivo manual de seguridad que evite su apertura no deseada independientemente del control remoto de apertura si lo tuviera.
8. Para la declaración del "Número de Puertas" de un vehículo, se consideran las puertas laterales y en aquellos modelos donde la tapa de maletero y la luna trasera forman una sola pieza, esta se considera en la declaración del "Número de Puertas".



Decreto Supremo

XVI. BOCINA, ALARMA SONORA DE RETROCESO Y EMISIONES SONORAS DE MOTOR:

1. La presión sonora de las bocinas de los vehículos de las categorías: L, M1, M2, N1 y N2 no debe exceder de 87 decibeles db (A) y para los vehículos de categoría M3 y N3 no debe exceder de 112 decibeles db (A). La medición debe hacerse mediante un sonómetro ubicado a una distancia de 7 metros desde la parte delantera del vehículo a una altura entre 0.5 y 1.5 metros.
2. Los vehículos de las categorías M2, M3, N, O3 y O4 deben estar equipados con alarma sonora de retroceso que emita un sonido intermitente que se activará automáticamente al colocar la marcha atrás, cuya intensidad esté dentro de los Límites Máximos Permisibles de emisiones sonoras establecidos por la normativa nacional o norma que la sustituya.
3. Los vehículos de la categoría M y N deben cumplir con las disposiciones sobre emisiones sonoras de motor térmico establecidas por la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R51 sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor que tienen al menos cuatro ruedas, en lo que concierne al ruido o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.
4. Los vehículos de la categoría L3 equipados con motor térmico, deben cumplir con las disposiciones sobre niveles acústicos establecidas por la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R41 relativo a prescripciones uniformes relativas a la homologación de motocicletas en lo que respecta al ruido o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.
5. Los vehículos equipados con motor eléctrico (vehículos eléctricos, híbridos u otros en modo eléctrico) deben incluir una alerta acústica continua activada de forma automática, cuando el vehículo circula hacia adelante o hacia atrás a una velocidad no mayor a 20 km/h, cuyo ruido no debe ser inferior a 53 db ni superior a 75 db. Esta alerta no puede ser desconectada por el conductor y debe cumplir con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R138, FMVSS 141 (49 CFR 571.141) o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.

XVII. DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE Y SISTEMA DE ESCAPE DE GASES DE MOTOR:

1. **DEPÓSITO O TANQUE DE COMBUSTIBLE**

- a) El depósito o tanque de combustible de un vehículo, así como la tubería de abastecimiento, la tapa del depósito y demás componentes, deben ser diseñados y fabricados específicamente para uso automotriz.
- b) La capacidad máxima del depósito o tanque de combustible está determinada por el fabricante del vehículo y se encuentra consignada en su ficha técnica, como condición técnica de seguridad del vehículo.
- c) La tapa del depósito de combustible debe situarse exteriormente a los recintos destinados para los pasajeros, el conductor y el compartimento del motor.
- d) El depósito de combustible debe estar fijado firmemente a la estructura del vehículo y su ubicación para los vehículos de la categoría L es de acuerdo al diseño del fabricante y para los vehículos de las categorías M y N es de acuerdo al diseño del fabricante y en la parte externa de la cabina o habitáculo
- e) Los vehículos de la categoría N3 pueden contar como máximo con dos (2) depósitos o tanques de combustible, conforme al diseño original de fábrica del mismo.
- f) Está prohibido modificar o alterar la capacidad volumétrica máxima del depósito o tanque de combustible establecido por el fabricante del vehículo o instalar depósito(s) o tanque(s) de combustible adicional(es) o auxiliar(es) en el vehículo, así como emplearlos para fines distintos a los establecidos en el presente Reglamento.
- g) Se encuentran exceptuados de la prohibición establecida en el literal f) del presente numeral, los vehículos dedicados o convertidos a Gas Natural Vehicular-GNV (GNV-C), a Gas Natural Licuefactado - GNL (GNV-L) y a Gas Licuado de Petróleo - GLP, los cuales se rigen por su propio marco regulatorio de conversiones vehiculares vigente, así como los vehículos de la categoría N3 que cuenten con autorización de ámbito nacional y que para fines de cumplir con el servicio de transporte de mercancías requieren instalar un depósito o tanque auxiliar de combustible en la estructura del vehículo, lo cual debe acreditarse mediante el Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente emitido por alguna Entidad Certificadora autorizada por el MTC para emitir Certificados de Conformidad de Fabricación, Modificación o Montaje.
- h) Los vehículos que utilicen Urea para cumplir con las normas de emisiones Euro 5, Euro 6, equivalentes o la que la sustituya, deben tener un depósito exterior que cumpla con los requisitos técnicos establecidos por la normatividad nacional o internacional vigente.



Decreto Supremo

2. SISTEMA DE ESCAPE DE GASES DEL MOTOR, TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR

- a) Los vehículos con motor térmico deben estar equipados con un sistema de escape que permita la expulsión al exterior de los gases que se han generado en el proceso de combustión realizado en el motor. Durante este proceso debe amortiguar los ruidos producidos por la combustión en el motor y reducir los niveles de emisiones contaminantes para cumplir las normas de límites máximos permisibles de emisiones sonoras y emisiones contaminantes
- b) Dependiendo de la tecnología del vehículo y el tipo de motor térmico, el sistema de escape se encuentra compuesto por las válvulas de escape, los múltiples o colectores de escape, el sensor de oxígeno o sonda lambda, el convertidor catalítico o catalizador, el filtro de partículas, el silenciador, el resonador, la salida del tubo escape, entre otros.
- c) La ubicación de la salida del tubo de escape y la descarga de las emisiones deben realizarse de acuerdo a la categoría del vehículo:
 1. En los vehículos de las categorías L1 y L3, la salida del tubo de escape debe descargar las emisiones del motor hacia atrás del vehículo.
 2. En los vehículos de las categorías L2, L4 y L5, la salida del tubo de escape debe estar ubicada a 300 mm como máximo del extremo posterior del compartimiento de pasajeros y descargar las emisiones del motor hacia atrás del vehículo.
 3. En los vehículos de las categorías L6, L7, M y N, el extremo del tubo de escape no debe sobresalir del vehículo y debe descargar las emisiones del motor por la parte posterior o por la parte lateral izquierda del vehículo. El tubo de escape puede ubicarse en forma vertical, externamente con relación a la carrocería, de modo tal que la descarga de gases se efectúe sobre el nivel del techo del habitáculo. El tramo del tubo vertical debe contar con una adecuada protección térmica o pantalla para evitar posibles quemaduras.
- d) En los vehículos de las categorías M2 y M3 el sistema de escape debe estar instalado de tal forma que no caiga sobre él, combustibles o lubricantes ni que se encuentre material inflamable a menos de 100 mm de distancia.
- e) Lo establecido en el presente numeral no se aplica a los vehículos eléctricos conforme a las definiciones establecidas en el presente Reglamento.

XVIII. RETROVISORES Y VISOR DE PUNTO CIEGO:

1. Los retrovisores son dispositivos constituidos por espejos o cámaras de video con monitores que permiten al conductor la visibilidad clara hacia atrás y/o hacia los lados del vehículo, pueden estar montados en la parte interna o externa del habitáculo de pasajeros.
2. El visor de punto ciego es un espejo, cámara de video con monitores o ventana que permite la visibilidad del área de circulación lateral o adyacente al vehículo que no se encuentra en el campo de visión directa del conductor (punto ciego).
3. Los vehículos de la categoría L deben contar con retrovisores exteriores (derecho e izquierdo).
4. Los vehículos de las categorías M1 y N1 deben contar con retrovisores exteriores (derecho e izquierdo) abatibles o colapsables que, en caso de golpe, cedan en el sentido contrario al de la marcha del vehículo y retrovisor interior con ajuste día/noche, debiendo ser el último antideslumbrante.
5. Los vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3 deben contar con retrovisores exteriores (derecho e izquierdo) y visor de punto ciego.
6. En aquellos vehículos en la que la visión por el retrovisor interior no sea posible, este no será obligatorio, pero si serán obligatorios los dos retrovisores exteriores, derecho e izquierdo.

XIX. LITERA DEL VEHÍCULO

Parte interior de la carrocería o cabina acondicionado y ventilado para el descanso del conductor en los vehículos de las categorías M3-C3 y N3. Esta debe tener como mínimo un metro y ochenta centímetros (1,80 cm) de largo y setenta y cinco centímetros (0,75 cm) de ancho.

XX. ASIENTO DEL CONDUCTOR Y DE PASAJEROS:

1. DEFINICIONES:

- a) **Asiento:** Estructura ergonómica fijada al vehículo y de configuración adecuada para que una persona se siente. Puede ser de tipo montura o de tipo butaca.
- b) **Asiento tipo montura:** Asiento con o sin respaldar donde la posición de sentado es con las dos piernas separadas (las piernas se ubican en los extremos del asiento). Normalmente empleado en vehículos de las categorías L3 (motocicletas).
- c) **Asiento tipo butaca:** Asiento con respaldar donde la posición de sentado es con las dos piernas juntas (los pies descansan sobre un plano horizontal). Normalmente empleado en vehículos de las



Decreto Supremo

categorías M y N. Este tipo de asiento puede ser individual o múltiple (corrido).

- d) **Asiento rebatible o plegable:** Asiento auxiliar destinado al uso ocasional y que normalmente esta rebatido o plegado.
 - e) **Plaza:** Espacio, sitio o lugar físico destinado para el transporte de un pasajero en un vehículo.
 - f) **Plaza de asiento (plaza personal):** Asiento individual o parte de un asiento múltiple (corrido), destinado para que una persona adulta se siente. Si hay asientos rebatibles o plegables, se contarán en la determinación del número de plazas de asiento.
 - g) **Número de asientos:** Cantidad de plazas de asiento (plazas personales) con el que cuenta un vehículo, incluyendo al del conductor y la tripulación de ser el caso.
 - h) **Número de pasajeros:** Cantidad total de personas que puede transportar un vehículo, sin contar al conductor y la tripulación de ser el caso. La declaración del número de pasajeros de un vehículo se realiza en función de la categoría vehicular en los términos siguientes:
 - 1. El "Número de pasajeros" en vehículos de las categorías L, M1, N corresponde al "Número de asientos" con el que cuenta el vehículo sin incluir al del conductor.
 - 2. El "Número de pasajeros" en vehículos de las categorías M2 (Clase 1 y Clase 2) y M3 (Clase 1 y Clase 2), corresponde a la cantidad total de plazas con el que cuenta el vehículo sin incluir al del conductor y la tripulación de ser el caso. Es decir, se considera el "Número de asientos" y la cantidad de pasajeros que pueden ser transportados de pie.
 - 3. El "Número de pasajeros" en vehículos de las categorías M2 Clase 3 y M3 Clase 3 corresponde al "Número de asientos" con el que cuenta el vehículo sin incluir al del conductor y la tripulación de ser el caso.
- 2. El anclaje del asiento está constituido por los componentes y sistemas que lo fijan rígidamente a la estructura del vehículo.
 - 3. Los vehículos sujetos al ámbito de aplicación del presente Reglamento deben contar con asiento para el conductor y asientos para los pasajeros, de acuerdo a su categoría vehicular.
 - 4. En los vehículos de la categoría L2, L5, L6 y L7 es obligatorio el respaldar para el asiento del conductor y/o de los pasajeros cuando éste sea de tipo butaca.

5. En los vehículos de las categorías M y N, es obligatorio que el asiento del conductor (piloto) cuente con respaldar, dispositivo de regulación de distancia al timón y dispositivo de regulación de inclinación del respaldo.
6. Los asientos y sus anclajes de los vehículos de las categorías M y N deben cumplir con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R17, UN R80, FMVSS 207 (49 CFR 571.207), GB 13057-2014, GB 15083-2019, TRIAS 22-R017 (1)-03, KMVSS Art 97, KMVSS Art 98, CONTRAN 220/2007, CONTRAN 939/2022, CONTRAN 959/2022, ABNT NBR 15283 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.

XXI. SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI):

1. Es aquel sistema compuesto por las sillas o asientos de seguridad para bebés / niños los cuales son compatibles con los anclajes instalados en la segunda fila de asientos de los vehículos de la categoría M1 con excepción de la carrocería Multipropósito. Este sistema pueden ser del tipo ISOFIX o LATCH y debe cumplir con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R14, UN R16, UN R44, UN R129, UN R145, FMVSS 213 (49 CFR 571.213), FMVSS 213a (49 CFR 571.213a), FMVSS 225 (49 CFR 571.225), GB 14166-2013, GB 14167-2013, TRIAS 22(5)-R014-02, TRIAS 22(5)-R016-02, TRIAS 22(5)-R044-01, TRIAS 22(5)-R145-01, KMVSS Art 27-2, KMVSS Art 103-2, CONTRAN 819/2021, CONTRAN 951/2022, ABNT NBR 14400, ABNT NBR 6091 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.
2. El uso de los SRI en los vehículos de la categoría M1 de uso particular, se realiza en función de la edad y/o peso del bebé o niño, conforme a lo dispuesto en el siguiente cuadro:

CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL Y GRÁFICO REFERENCIAL	
Grupo 0: Bebés/Niños de hasta un año de edad	<p>Grupo 0-A: Bebés hasta de seis meses de edad o hasta de 10 Kg de peso: Los bebés viajan asegurados con SRI, conocidos como sillas de bebé (capazo o cesta porta bebé), el mismo que se encuentra fijado al vehículo en los anclajes para asientos de seguridad de niños (ISOFIX o LATCH). La silla de bebé (capazo o cesta porta bebé) se coloca en el asiento posterior en sentido contrario a la marcha del vehículo y el bebé se asegura con las correas de la silla de bebe (capazo o cesta porta bebé).</p>
	<p>Grupo 0-B: Bebés de más de seis meses hasta doce meses de edad o hasta de 13 Kg de peso: Los bebés/niños viajan asegurados con SRI, conocidos como sillas de bebé/niño (porta bebé), el mismo que se encuentra fijado al vehículo en los anclajes para asientos de seguridad de niños (ISOFIX o LATCH). La silla de bebé/niño (porta bebé) se coloca en el asiento posterior en sentido contrario a la marcha del vehículo y el bebé/niño se asegura con las correas de la silla de bebé/niño (porta bebé).</p>



Decreto Supremo

	
<p>Grupo I: Niños entre uno y tres años de edad</p>	<p>Grupo I: Niños de uno a tres años de edad o de 9 a 18 Kg de peso. Los niños viajan asegurados con SRI, conocidos como silla de niño (silla de auto), el mismo que se encuentra fijado al vehículo en los anclajes para asientos de seguridad de niños (ISOFIX o LATCH). La silla de niño (silla de auto) se coloca en el asiento posterior en sentido de la marcha del vehículo y el niño se asegura con las correas de la silla de niño (silla de auto).</p>
	
<p>Grupo II: Niños entre tres y doce años de edad</p>	<p>Grupo II-A: Niños de tres a seis años de edad o de 15 a 25 Kg de peso: Los niños viajan asegurados con SRI, consistente en un cojín o asiento elevador con respaldo y asegurados con el cinturón de seguridad de tres puntos del vehículo.</p> <p>Grupo II-B: Niños de siete a doce años de edad o de 22 a 36 Kg de peso: Los niños viajan asegurados con SRI, consistente en un cojín o asiento elevador sin respaldo y asegurados con el cinturón de seguridad de tres puntos del vehículo.</p>
	
<p>Para el uso adecuado del SRI, el peso del bebe/niño se prioriza sobre la edad</p>	

XXII. ANCLAJE DEL SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL

1. Los vehículos de la categoría M1, con excepción de aquellos con carrocería Multipropósito, deben contar con anclajes de fábrica ubicados en la segunda fila de asientos para la colocación de las sillas o asientos de seguridad para bebés / niños que cumplan el sistema ISOFIX o LATCH.
2. El anclaje debe cumplir con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R14, UN R16, UN R44, UN R129, UN R145, FMVSS 213 (49 CFR 571.213), FMVSS 213a (49 CFR 571.213a), FMVSS 225 (49 CFR 571.225), GB 14166-2013, GB 14167-2013, TRIAS 22(5)-R014-02, TRIAS 22(5)-R016-02, TRIAS 22(5)-R044-01, TRIAS 22(5)-R145-01, KMVSS Art 27-2, KMVSS Art 103-2, CONTRAN 819/2021, CONTRAN 951/2022, ABNT NBR 14400, ABNT NBR 6091 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.

XXIII. CINTURONES DE SEGURIDAD:

1. El cinturón de seguridad es un dispositivo de retención personal consistente en una combinación de cintas o bandas de gran resistencia, hebillas y anclajes, los cuales están sujetos firmemente a la estructura de la carrocería y/o asiento y deben contar, de ser el caso, con un elemento retractor tipo ALR (Automatic Locking Retractor) o ELR (Emergency Locking Retractor). Están diseñados para disminuir el riesgo de lesiones para el usuario en caso de siniestro vial producido por alguna desaceleración brusca del vehículo mediante la limitación de la libertad de movimiento del cuerpo del usuario.
2. El cinturón de seguridad puede complementarse con un sistema recordatorio para su colocación mediante una alerta audible con un indicador en el tablero de instrumentos, cuando alguno de los ocupantes del vehículo no utiliza el cinturón de seguridad.
3. Los vehículos de las categorías M y N, deben contar con cinturones de seguridad de mínimo tres puntos con retractores en todos los asientos y de mínimo dos puntos en los asientos centrales si los tuviera.
4. La exigencia de contar con cinturones de seguridad en los asientos posteriores a la primera fila de los vehículos de las categorías M2 y M3 destinados al servicio público de transporte de personas, será establecida en el RENAT.
5. Los cinturones de seguridad y sus anclajes deben cumplir con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R14, UN R16, FMVSS 209 (49 CFR 571.209), FMVSS 210 (49 CFR 571.210), GB 14166-2013, GB 14167-2013, TRIAS 22(3)-R014-01, TRIAS 22(3)-R014-01, TRIAS 22(3)-J031-01, TRIAS 22(3)-R016(1)-01, TRIAS 22(3)-R016(2)-02, TRIAS 22(3)-R016(3)-04, TRIAS 22(5)-



Decreto Supremo

R014-02, TRIAS 22(5)-R016-02, TRIAS 22(5)-R145-01, KMVSS Art 27, KMVSS Art 103, KMVSS Art 112-3, CONTRAN 939/2022, CONTRAN 951/2022, CONTRAN 959/2022, ABNTR NBR 7337 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.

XXIV. APOYACABEZA O SISTEMA DE RETENCIÓN DE CABEZAS:

1. Los apoyacabezas son dispositivos de seguridad pasiva unidos a la parte superior del respaldo de asiento, diseñados para minimizar las lesiones cervicales en el cuello y nuca en caso de colisión, en especial en caso de colisión por alcance. Pueden formar parte del mismo asiento (integrado o con respaldo extendido), estar montados sobre él como una parte separada o estar fijados sobre un panel en la parte posterior del asiento.
2. Los vehículos de la categoría M y N deben contar con apoyacabezas en todos sus asientos, con excepción de aquellos asientos ubicados en sentido paralelo al eje longitudinal del vehículo y en los asientos rebatibles o plegables.
3. La exigencia de contar con apoyacabezas en los asientos posteriores a la primera fila de los vehículos de las categorías M2 y M3 destinados al servicio público de transporte de personas, será establecida en los reglamentos correspondientes.
4. Los apoyacabezas de los vehículos de las categorías M y N deben cumplir con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R17, UN R25, FMVSS 202 (49 CFR 571.202), FMVSS 202a (49 CFR 571.202a), GB 11550-2009, GB 15083-2019, TRIAS 22(4)-R025-01, KMVSS Art 26, KMVSS Art 99, CONTRAN 220/2007, CONTRAN 951/2022, ABNT NBR 15283 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.

XXV. PARABRISAS Y VENTANAS LATERALES Y POSTERIORES:

1. El parabrisas es el vidrio delantero del vehículo que permite la visibilidad de la vía y protege a los ocupantes cuando el vehículo está circulando. Son de vidrio de seguridad no astillable y con propiedades de protección contra los rayos ultravioleta UV, el cual consiste en dos o más capas de vidrio, que se mantienen unidas por una o varias láminas de material plástico (laminado) y que en el momento del impacto estallan sin desprender partículas peligrosas para los ocupantes del vehículo.
2. Las ventanas laterales y posteriores son de vidrio de seguridad (templado), que consiste en un cristal formado por una sola capa de vidrio que ha sido sometido a un tratamiento térmico para incrementar la resistencia mecánica y controlar o reducir su fragmentación en caso de rotura.
3. El vidrio del parabrisas y de las ventanas laterales y posteriores no deben deformar los objetos vistos a través de ellos, ni producir confusión entre

los colores utilizados en la señalización vial. Deben tener un sello que indique el tipo de vidrio y la norma internacional que cumple.

4. El parabrisas debe permitir ver claramente el interior del vehículo, es decir, que debe tener como mínimo un 70% de transparencia o como máximo un 30% de oscurecimiento.
5. Los vidrios de las ventanas laterales del conductor (piloto) y acompañante (copiloto) deben permitir ver claramente el interior del vehículo, es decir, que deben tener como mínimo un 65% de transparencia o, como máximo, un 35% de oscurecimiento. Los vidrios de la ventana posterior y de las ventanas laterales de la segunda o tercera fila de asientos, pueden tener menos de 65% de transparencia o más de 35% de oscurecimiento si sus vidrios vienen tintadas o polarizados de fábrica.
6. El limpia parabrisas es un dispositivo que sirve para limpiar la superficie exterior del parabrisas con la finalidad de proporcionar al conductor adecuadas condiciones de visibilidad. El sistema se complementa con los accesorios y controles necesarios para iniciar y detener la operación.
7. El lava parabrisas es un dispositivo para almacenar un líquido y aplicarlo a la superficie exterior del parabrisas, junto con los controles necesarios para activar y detener el dispositivo. El inicio o detención puede ser coordinado con la operación del limpia parabrisas o totalmente independiente.
8. El sistema desempañador del parabrisas y de la luna trasera están destinados a eliminar la película de vapor condensado sobre la superficie interior del parabrisas y de la luna trasera según corresponda y de este modo restablecer la visibilidad.
9. El campo de visión mínimo del conductor debe ser la zona delimitada por toda el área de barrido de los limpia parabrisas.
10. No se permite la existencia de láminas autoadhesivas antisolares en el campo de visión mínimo del conductor a excepción de una banda protectora de sol en la parte superior, que no abarque más del 20% de la altura del parabrisas.
11. Aquellos vehículos que cuenten con techo flexible de fábrica pueden utilizar elementos flexibles en lugar de vidrio.
12. Se encuentran prohibidas las láminas tipo espejo en los vidrios del parabrisas y de las ventanas laterales o posterior.
13. El tapasol es un dispositivo ubicado al interior del vehículo y en la parte superior del parabrisas delantero, cuya función es evitar el deslumbramiento del conductor causado por los rayos del sol. Puede ser fija u orientable de forma lateral.



Decreto Supremo

14. Los vehículos de las categorías M y N deben contar con parabrisas de vidrio de seguridad, dispositivos limpia parabrisas y lava parabrisas, sistema desempañador de parabrisas y tapasol abatible en el lado del conductor como mínimo.
15. Los vehículos de la categoría M1 deben contar con un sistema desempañador de luna trasera. Este requisito es opcional para los vehículos con carrocería Multipropósito.
16. Los vidrios del parabrisas, las ventanas laterales y la ventana posterior de los vehículos de las categorías M y N, deben cumplir con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R43, FMVSS 205 (49 CFR 571.205), GB 9656-2021, TRIAS 29-R043 (1)-02, KMVSS Art 34, KMVSS Art 105, KMVSS Art 112-7, CONTRAN 960/2022, CONTRAN 989/2022, NBR 9491 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.

XXVI. BOLSAS DE AIRE (AIR BAGS):

1. Las bolsas de aire (airbags), son dispositivos instalados como complemento de los cinturones de seguridad en los vehículos motorizados con la finalidad de amortiguar con las mismas, el impacto de los ocupantes del vehículo contra el volante, panel de instrumentos y el parabrisas en caso de los airbags delanteros y contra las ventanas laterales delanteras y traseras.
2. Los vehículos de las categorías M1 y N1 deben incorporar al menos dos (2) bolsas de aire frontales y dos (2) bolsas de aire laterales (de cabeza o de cuerpo) para el conductor (piloto) y su acompañante (copiloto).
3. Los vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3 deben incorporar al menos una (1) bolsa de aire frontal para el conductor (piloto).
4. Las bolsas de aire (airbags) deben cumplir con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R94 UN R95, UN R135, FMVSS 208 (49 CFR 571.208) o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.

XXVII. SISTEMA DE CONTROL ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD (ESC):

1. El Sistema de Control Electrónico de Estabilidad o ESC mejora la estabilidad dinámica del vehículo y cuenta con un panel de sensores (de ángulo de dirección, de velocidad de giro, de ángulo de giro y aceleración transversal) que recogen información de las condiciones de circulación del vehículo y la envían a una unidad de control, la que mediante un módulo informático, que utiliza un algoritmo de bucle cerrado, es capaz de evaluar el comportamiento real del vehículo en comparación con el comportamiento solicitado por el conductor y, de ser el caso, controla automáticamente los pares de frenado de las ruedas, induciendo un

momento de giro corrector para mejorar la estabilidad direccional del vehículo al limitar el sobreviraje o el subviraje, evitando así el derrape del mismo y ayudando al conductor a mantener el control del vehículo.

2. El ESC debe mantenerse operativo en todo el rango de velocidades que desarrolla el vehículo y durante todas las fases de conducción, incluido en aceleraciones, el avance por inercia y desaceleraciones por frenado, excepto:
 - a) Cuando el conductor ha desactivado dicho sistema.
 - b) Cuando la velocidad del vehículo es inferior a 20 km/h.
 - c) Mientras se completa la auto-prueba de arranque inicial y las verificaciones de plausibilidad, éstas no deben exceder de 2 minutos cuando se conduce en condiciones de mal funcionamiento del ESC.
 - d) Cuando el vehículo se conduce marcha atrás.
3. El ESC debe ser capaz de activarse incluso si también se activa el ABS o el sistema de control de tracción (TC).
4. Los vehículos de las categorías M1 y N1 deben cumplir con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R140, FMVSS 126 (49 CFR 571.126), GB 21670-2008 Annex D, TRIAS 12-R140-02, KMVSS Art 15-2, KMVSS Art 90-2, CONTRAN 954/2022 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.
5. La exigencia del ESC es opcional para los vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3; sin embargo, de estar equipados con este sistema, deben acreditar en lo que corresponda, que cumplan con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R13, FMVSS 136 (49 CFR 571.136), GB 21670-2008 Anexo D, TRIAS 12-R013, KMVSS Art 15-2, KMVSS Art 90-2, CONTRAN 954/2022 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.
6. El Sistema de Control Electrónico de Estabilidad o ESC (Electronic Stability Control), también se denomina ESP (Electronic Stability Program) o ASC (Active Stability Control) o DSC (Dynamic Stability Control) o DSTC (Dynamic Stability and Traction Control) o IVD (Interactive Vehicle Dynamics) o RSC (Roll Stability Control) o VDC (Vehicle Dynamic Control) o VDCS (Vehicle Dynamics Control Systems) o VDIM (Vehicle Dynamics Integrated Management) o VSA (Vehicle Stability Assist) o VSC (Vehicle Stability Control), entre otros nombres.



Decreto Supremo

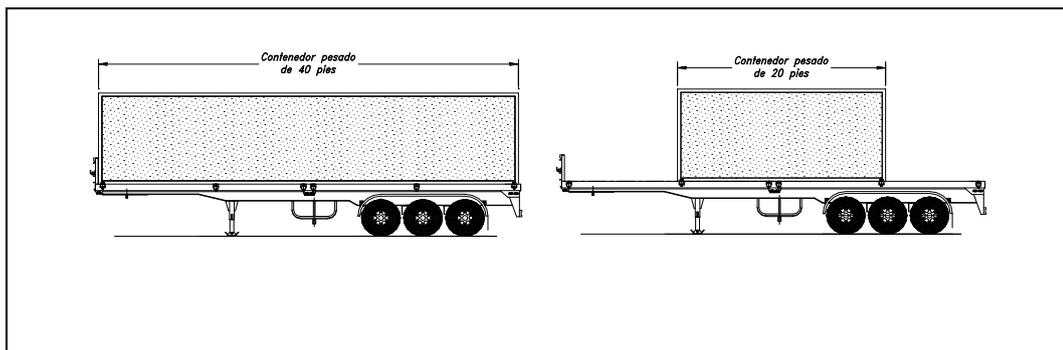
XXVIII RESISTENCIA AL FUEGO DE LOS MATERIALES AL INTERIOR DEL HABITÁCULO:

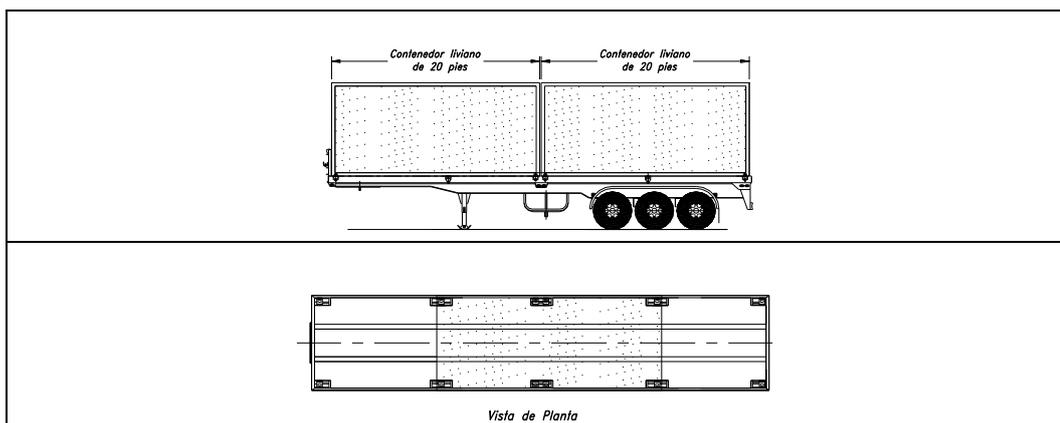
1. Los materiales utilizados para recubrir el interior del habitáculo de los vehículos de la categoría M, deben ser resistentes al fuego.
2. La resistencia al fuego de los materiales utilizados para recubrir el interior del habitáculo de los vehículos de la categoría M, debe cumplir con la NTP correspondiente previa aprobación mediante Resolución Ministerial y, en tanto no se emita la misma, debe cumplir con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos / normativos siguientes: UN R34, UN R118, FMVSS 302 (49 CFR 571.302), GB 8410-2006, GB 38262-2019, TRIAS 20-J027-01, KMVSS Art 95, CONTRAN 498/2014. o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.

XXIX. TRANSPORTE DE CONTENEDORES:

1. Los vehículos diseñados en forma exclusiva para el servicio de transporte de contenedores deben tener dispositivos de sujeción para cada punto de anclaje del contenedor:
2. Los vehículos diseñados de tal manera que en forma alternativa prestan el servicio de transporte de contenedores deben tener dispositivos de sujeción para cada punto de anclaje del contenedor de acuerdo con el cuadro y los esquemas siguientes:

Para el transporte	Cantidad mínima de dispositivos de sujeción
Un (1) contenedor de 20 pies.	4
Dos (2) contenedores de 20 pies.	8
Un (1) contenedor de 40 pies.	4
Un (1) contenedor pesado de 20 pies o Dos (2) contenedores livianos de 20 pies o Un (1) contenedor de 40 pies.	12





3. Los dispositivos de sujeción deben ser de acero y cumplir con normas internacionales.

XXX. TRANSPORTE DE ESTUDIANTES (Transporte Escolar):

1. Los vehículos que se destinen al servicio de transporte de estudiantes (transporte escolar) deben cumplir con los requerimientos del cuadro siguiente:

Categoría	Puertas de Servicio		Salidas de Emergencia	
	Cantidad mínima	Medidas mínimas	Cantidad mínima	Medidas mínimas
M2	1	Ancho: 600 mm	2	Ancho: 400 mm; Área: 0,32 m ²
M3	1	Ancho: 600 mm	3	Ancho: 500 mm; Área: 0,50 m ²

2. Las puertas de servicio deben contar con asideros y estar ubicadas en el lado derecho del vehículo.
3. Las salidas de emergencia deben estar provistas de sistema de apertura.
4. Los cinturones de seguridad de estos vehículos deben cumplir con la regulación establecida en el numeral 23 del presente Anexo.

XXXI. VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS:

1. **Tipo de corriente alimentada por carga eléctrica:**
 - b) **Corriente alterna (CA):** Corriente eléctrica en la que tanto la dirección en la que se mueven los electrones en el interior del conductor, como la cantidad de electrones que circulan por el conductor (intensidad de la corriente), varían constantemente.
 - c) **Corriente Continua (CC):** Corriente eléctrica en la que los electrones viajan siempre en la misma dirección y la cantidad de



Decreto Supremo

electrones se mantiene constante en el tiempo. Es decir, la tensión (voltaje) y la intensidad de corriente (amperaje) son siempre las mismas.

2. **Cargador:** Dispositivo que suministra energía eléctrica (CA o CC) a las baterías de un vehículo eléctrico o híbrido enchufable. Generalmente los cargadores que suministran CA se denominan “cargadores domésticos” y tienen un límite de potencia de 7 kW en monofásico y de hasta 44 kW en trifásico. Los cargadores que suministran CC son parte de la infraestructura de recarga pública y se denominan “estaciones de carga o electrolineras” y realizan la carga a una potencia mayor a 50 Kw .
3. **Carga de un vehículo eléctrico:**
 - a) Cuando la carga se realiza en CA, el cargador del vehículo, convierte la energía eléctrica de CA a CC para ser almacenada en las baterías.
 - b) Cuando la carga se realiza en CC, la energía eléctrica se almacena directamente en las baterías sin necesidad de pasar por el cargador del vehículo.
 - c) Las baterías almacenan energía eléctrica en forma de CC. Para que esta energía pueda ser usada por el motor eléctrico, debe ser transformada a CA por el inversor de corriente incorporado.
4. **Estándares de conexión eléctrica:** Los cargadores son compatibles de acuerdo al estándar internacional IEC (Comisión Electrotécnica Internacional) o los determinados por la Society of Automotive Engineers (SAE) de los Estados Unidos de América (EE.UU.). De esta manera, tenemos los estándares: GB/T (China), CHAdeMO (Japón), SAE J1772 (EE. UU. y Canadá) estándares: GB/T (China), CHAdeMO (Japón), SAE J1772 (EE. UU. y Canadá), NTP-IEC 62196-1, NTP-IEC 62196-2 y NTP-IEC 62196-3.
5. **Tipo de motor eléctrico:** Hace referencia a la tecnología específica de fabricación y funcionamiento del motor de los vehículos eléctricos e híbridos y pueden ser: Motor asíncrono o de inducción, motor síncrono de imanes permanentes, motor síncrono de reluctancia conmutada o variable, motor sin escobillas de imanes permanentes u otro.
6. **Potencia nominal continua máxima:** Potencia máxima desarrollada durante treinta minutos en el eje de transmisión de un motor eléctrico. Para efectos regulatorios en el sector transporte, se admite hasta un 1% adicional sobre la potencia máxima establecida por el fabricante. La referencia a la potencia de un motor eléctrico se entenderá a la potencia nominal continua. La potencia del motor eléctrico se expresa en kW (kilovatios).
7. **Torque máximo del motor eléctrico:** Representa la fuerza que logra el motor transmitir a un eje que gira sobre sí mismo a una determinada

velocidad. Esta cifra ayuda a que la aceleración se consiga rápido. El torque máximo se mide en Nm (Newtons metro).

8. **Baterías (baterías de tracción):** Dispositivo en el cual se almacena energía eléctrica en forma de CC que se utiliza para alimentar el o los motores de un vehículo eléctrico o híbrido. Las baterías son recargables y se diseñan para una capacidad de alto amperio-hora (o kilovatio-hora). Debido a su peso y tamaño, se ubica usualmente en la zona inferior del vehículo para darle mayor estabilidad. Tiene un sistema que regula voltaje, corriente, temperatura y estado de carga.
9. **Tipos de baterías:** Los tipos de baterías más utilizadas en la actualidad son las de Óxido de Litio y Cobalto – LCO (LiCoO_2); Óxido de Litio y Manganeso – LMO (LiMn_2O_4); Fosfato de Litio y Hierro – LFP (LiFePO_4); Óxido de Litio Níquel Cobalto y Aluminio – NCA (LiNiCoAlO_2); Óxido de Litio Níquel Manganeso y Cobalto – NMC (LiNiMnCoO_2), entre otros.
10. **Capacidad de las baterías:** Capacidad de almacenamiento de energía eléctrica de una batería. Se expresa en kilovatios-hora (kWh), que es la unidad de medida energética equivalente a 1 kilovatio (1 kW) de potencia sostenida durante 1 hora. Cuanto mayor sea el número de kWh, más cantidad de energía podrá almacenar la batería.
11. **Potencia de carga:** La potencia de carga nos da la información sobre cuán rápido se puede recargar un vehículo eléctrico a igual capacidad de batería. Cuanto mayor sea la potencia de carga, menor será el tiempo necesario para recargarla. La potencia de carga depende de muchos factores como la potencia del punto de carga, la temperatura exterior, la temperatura de la batería, el estado de la batería, el cable con el que se conecta o las características del propio vehículo. La potencia de carga se expresa en kW y determina los tipos de carga.
12. **Autonomía:** Distancia máxima de desplazamiento de un vehículo con la carga completa de sus baterías o con el tanque de combustible lleno. Usualmente expresado en km.
13. **Modos de carga:**

Los modos de carga de los vehículos eléctricos deben cumplir con las características y parámetros establecidos en el Anexo 4 del Reglamento para la Instalación y Operación de la Infraestructura de Carga de la Movilidad Eléctrica, aprobado por Decreto Supremo N° 036-2023-EM vigente. Sin perjuicio de ello se debe cumplir con lo siguiente:

- a) **Modo 1 (Carga lenta en CA):** La conexión del vehículo a la red eléctrica se realiza por medio de un enchufe no dedicado (tomacorriente doméstico con una puesta a tierra incorporada). Este modo de carga es recomendado para cargar patinetes, bicicletas eléctricas y vehículos menores en las viviendas. Dado que este modo de carga no tiene sistema de protección integrado y tampoco



Decreto Supremo

piloto de control, puede ser un riesgo para las instalaciones eléctricas del recinto en el que se conecta por lo tanto es adecuado para Vehículos de Movilidad Personal - VMP tales como patinetes y otros. La seguridad depende de la instalación eléctrica de la cual se toma la energía. La potencia de carga es de hasta 7.2 kW en conexión monofásica y el tipo de conector compatible es el Schuko.

- b) **Modo 2 (Carga lenta en CA):** La conexión del vehículo a una base de tomacorriente normalizado de una red de suministro de CA utilizando cable IC-CPD, cable que realiza las funciones de control y de seguridad según IEC 62752 y la norma NTP-IEC 60038, a través de un monitor de carga, usualmente montado en la pared y que puede tener incorporado o no el cable de carga. La seguridad depende de la instalación eléctrica de la cual se toma la energía, pero es obligatorio la conexión a tierra. La potencia de carga es de hasta 7.2 kW en conexión monofásica y de hasta 22 kW en conexión trifásica y el tipo de conector compatible es el Schuko.
 - c) **Modo 3 (Carga semi-rápida en CA):** La conexión del vehículo a la red eléctrica se realiza a través de un dispositivo o punto de carga empotrado en la pared del usuario (Wall Box) o modo poste utilizando un (SAVE-Sistema de Alimentación del Vehículo Eléctrico). Este modo de carga incorpora sistemas de protección necesarios para garantizar la correcta conexión del vehículo al punto de carga (CP: Control Pilot / Piloto de control y comunicaciones y PP: Proximity Plug / Pin de verificación de la correcta conexión del vehículo al punto de carga). La potencia de carga es de hasta 7.2 kW en conexión monofásica y de hasta 43 kW en conexión trifásica y los tipos de conectores compatibles son Tipo 1: SAE J1772 (Yazaki) Monofásico y Tipo 2: IEC 62196 Mennekes en Monofásico y Trifásico.
 - d) **Modo 4 (Carga rápida en CC):** La conexión del vehículo a la red de suministro (en CA o CC), se realiza en estaciones de carga (Electrolineras) utilizando un SAVE (Sistema de Alimentación del Vehículo Eléctrico) en corriente continua. El convertidor de CA a CC se encuentra dentro del cargador externo por lo que la carga se realiza en un tiempo corto y la CC ingresa directamente a las baterías del vehículo. La potencia de carga es mayor a 50 kW y los conectores compatibles son CHAdeMO, CCS1 (Combo 1), CCS2 (Combo 2), GB/T y Tesla.
14. **Puerto de carga:** Dispositivo que forma parte de los Vehículos Eléctricos a Baterías (BEV) y Vehículos Eléctricos Híbridos Enchufables (PHEV) y que permiten cargar las baterías del vehículo mediante la conexión a un conector externo.
15. **Conector (sistema de acoplamiento de carga):** Dispositivo utilizado para cargar las baterías de los Vehículos Eléctricos a Baterías (BEV) y Vehículos Eléctricos Híbridos Enchufables (PHEV) desde una fuente de suministro de energía eléctrica externa. Tienen dos partes, uno para

conectar al vehículo y otro para conectar a la fuente de energía (cargador o tomacorriente). Los conectores pueden ser:

- a) **Conectores hacia el vehículo:** Son conectores que deben ser compatibles con el puerto de carga del vehículo y están en todos los tipos de cargadores (cable, mural, poste o estación). Por el tipo de corriente alimentada en la carga se clasifican en conectores de CA y conectores de CC.
- b) **Conectores hacia la fuente de carga:** Van directamente conectados al enchufe de la casa. Se usan en el modo 1, 2 y 3 de carga, ya sea en cargadores simples tipo cable o cargadores mediante dispositivos como Wall Box (tipo de cargador que se instala mediante anclajes en la pared).

16. **Conectores hacia el vehículo en Corriente Alterna (CA):**

- a) **Conector Schuko:** Conector estándar utilizado por muchos hogares y oficinas en Europa que es empleado para la recarga de vehículos eléctricos pequeños en CA de hasta 3,7 kW (monofásico). Tiene tres contactos: una fase, neutro y tierra, pero no permite ningún tipo de comunicación entre el vehículo y el punto que suministra la energía.
- b) **Conector Tipo 1 (SAE J1772 o Yazaki):** Conector estándar empleado para la recarga en CA (monofásico) utilizado principalmente en Norteamérica y Japón. La máxima intensidad a la que puede operar es de 32 Amperios, lo que permite una potencia máxima de recarga de 7,4 kW .
- c) **Conector Tipo 2 (IEC 62196 o Mennekes):** Conector estándar empleado para la recarga en CA (monofásico y trifásico), utilizado para recargar vehículos eléctricos a nivel mundial, lo que le permite una potencia máxima de carga de hasta 43 kW .
- d) **Conector Tipo 3 o Scame EV:** Conector estándar para recarga semi rápida en CA de pequeños automóviles eléctricos, diseñado para ofrecer un alto nivel de seguridad gracias a su capacidad para evitar contactos eléctricos directos durante la carga. Más difundido en Europa.
- e) **Conector GB/T:** Estándar en China. El Conector GB/T de CA es de Tipo 2, pero en el vehículo está el conector macho en lugar del conector hembra.



Decreto Supremo

	Conector Tipo 1 SAE J1772 o Yazaki	Conector Tipo 2 IEC 62196 o Mennekes	Conector GB/T
País o lugar de origen	Norte América, Japón	Europa	China
Condiciones de carga	12A, 16A y 32A; 120V (CA) y 240V (CA)- Monofásico	16A, 32A y 63A 230V (CA) y 400V (CA)	16A y 63A 250V (CA) y 400V (CA)
Capacidad máxima de carga (basado en la entrada)	7.4 kW	11 kW (Monofásico) 43 kW (Trifásico)	43 kW
Normativa CA	IEC-62196-2	IEC-62196-2	GB-20234.2-2011
Número de contactos (pines)	5 contactos: Fase (L1), Neutro (N), Tierra (T) y dos de comunicación (PP, CP). Bloqueo mecánico	7 contactos: 3 Fases (L1, L2 y L3), Neutro (N), Tierra (T) y dos de comunicación (PP, CP). Bloqueo electrónico	7 contactos: 3 Fases (L1, L2 y L3), Neutro (N), Tierra (T) y dos de comunicación (PP, CP). Bloqueo mecánico (opcional electrónico)
Puerto de carga	Macho	Macho	Hembra
Conector hacia el vehículo	Hembra	Hembra	Macho

17. Conectores hacia el vehículo en Corriente Alterna (CA) y en Corriente Continua (CC):

- a) **Conector Combinado CCS1 (Combo 1):** Combina un conector Tipo 1 (SAE J1772 o Yazaki) para cargar en CA (Velocidad Semi Rápida) y otros dos contactos para carga Super Rápida en CC (CC+, CC-).
- b) **Conector Combinado CCS2 (Combo 2):** Combina un conector Tipo 2 (IEC 62196 o Mennekes) para cargar en CA (Velocidad rápida) y otros dos contactos para carga Super Rápida en CC (CC+, CC-) que permiten cargas a más de 100 kW.

	Conector Combinado CCS1 (Combo 1)	Conector Combinado CCS2 (Combo 2)
		
País o lugar de origen	Norte América	Europa
Condiciones de carga:	16A/240 V (CA) 125A/200-500 V (CC)	63A/400 V (CA) 32-200A/200-850 V (CC)
Capacidad máxima de carga (basado en la entrada)	7.4 kW en CA 125 kW en CC	43 kW en CA 350 kW en CC
Normativa CA	SAE J1772, IEC-62196-2	SAE J1772, IEC-62196-2
Normativa CC	IEC-61851-23-1	IEC-61851-23-1, IEC-62196-3
Pin interlock	7 pines	9 pines
Número de contactos (pines)	7 contactos: Fase (L1), Neutro (N), Tierra (T), dos de comunicación (PP, CP) y dos CC (CC+, CC-). Bloqueo electrónico	9 contactos: 3 Fases (L1, L2 y L3), Neutro (N), Tierra (T), dos de comunicación (PP, CP) y dos CC (CC+, CC-). Bloqueo mecánico (opcional electrónico)
Puerto de carga	Macho	Macho
Conector hacia el vehículo	Hembra	Hembra

18. **Conectores hacia el vehículo en Corriente Continua (CC):**

- a) **Conector Tipo 4 o CHAdeMO:** Estándar que emplea la industria japonesa para la recarga en CC. Admite potencias de recarga desde 63,5 kW. El nombre proviene de «CHARge de MOve» que se traduce como “carga para moverse”. El cargador rápido CHAdeMO usa transmisión de señal analógica y una comunicación digital vía bus CAN.
- b) **Conector GB/T:** Estándar en China. El conector GB/T en CC tiene un diseño específico que admiten potencias de carga hasta 250 kW.
- c) **Conector TESLA:** Esta marca tiene dos conectores de carga propietarios: uno diseñado principalmente para el mercado norteamericano y otro para el mercado europeo. El conector para Europa es de diseño idéntico a uno de Tipo 2, pero permite también la recarga en corriente continua (CC) en sus super cargadores. Para



Decreto Supremo

poder soportar la mayor intensidad de corriente, la distribuye por dos clavijas en vez de una (utiliza los terminales de las tres fases y el neutro para hacer pasar la corriente positiva y el negativa, combinándolos de dos en dos).

	Conector CHAdeMO	Conector GB/T	Conector Tesla
			
País o lugar de origen	Japón	China	Norte América
Condiciones de carga	125A/250-400 V (CC)	100A/200-500 V (CC) 250-600A/300-700 V (CC)	12-80-100A/480 V (CC)
Capacidad de carga (basado en la entrada)	Min. 50 kW Max. 400 kW	Min. 50 kW Max. 400 kW	Min. 50 kW
Normativa CC	IEC-61851-23 IEC-61851-24 IEC-62196-3	GB-20234.3	IEC-62196-3
Número de contactos (pines)	10 pines: Dos CC (CC+, CC), Tierra (T) y el resto son para el control de la recarga, cuatro con señal analógica y dos con señal digital	9 contactos: 3 Fases (L1, L2 y L3), Neutro (N), Tierra (T), dos de comunicación (PP, CP) y dos CC (CC+, CC-)	5 pines, con tres diámetros de pines diferentes (L1, L2, N, PP, CP)
Puerto de carga	Hembra	Hembra	Hembra
Conector hacia el vehículo	Macho	Macho	Macho

19. **Autonomía de un vehículo eléctrico:** Se llama así a la distancia máxima en kilómetros (km) que recorre un vehículo eléctrico o híbrido con la carga completa de sus baterías. Al declarar la autonomía de un vehículo eléctrico o híbrido, se debe indicar el ciclo de homologación mediante el cual se realizó la prueba tal como NEDC, WLTP, EPA u otro.
20. **Consumo de un vehículo eléctrico:** El consumo de un vehículo eléctrico se suele calcular dividiendo la cantidad de energía consumida en kilovatios-hora al recorrer la distancia de 100 km. (kWh/100 km) = Energía consumida / Distancia recorrida.

XXXII. ASPECTOS CONSTRUCTIVOS Y DE SEGURIDAD EN VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS:

1. Los vehículos eléctricos e híbridos funcionan con tensión eléctrica (voltaje) que puede causar accidentes de electrocución, por lo que es necesario regular aspectos constructivos y de seguridad con estándares que disminuyan dichos riesgos y permitan que los usuarios, propietarios, miembros de unidades de rescate del Cuerpo General de Bomberos, entre otros, que actúan ante un accidente vehicular, estén informados sobre medidas y precauciones para evitar riesgos de accidentes por electrocución.
2. **Seguridad Eléctrica:** Sistemas, dispositivos y/o componentes que protegen a los ocupantes de un vehículo eléctrico o híbrido, de descargas eléctricas y derrame de electrolitos.
3. **Tensión de Funcionamiento (voltaje):** Valor eficaz más alto de la tensión (voltaje) de un circuito eléctrico especificado por el fabricante, que puede producirse entre dos elementos conductivos cualesquiera en condiciones de circuito abierto o en condiciones normales de funcionamiento. Si el circuito eléctrico está dividido por aislamiento galvánico, la tensión de funcionamiento se define respectivamente por cada circuito dividido. Se mide en Voltios (V).
4. **Alta Tensión:** Para un componente o circuito eléctrico vehicular en CA, se considera así cuando la tensión de funcionamiento (voltaje) es desde 30 V hasta 1 000 V. Para un componente o circuito eléctrico vehicular en CC, se considera así cuando la tensión de funcionamiento (voltaje) es desde 60 V hasta 1 500 V.
5. **Baterías de tracción:** El sistema de acumulación de energía recargable (baterías) de los vehículos eléctricos o híbridos enchufables, debe cumplir con la NTP correspondiente previa aprobación mediante Resolución Ministerial y, en tanto no se emita la misma, debe cumplir con alguno de los documentos técnicos / normativos siguiente: UN R100, FMVSS 305 (49 CFR 571.305), SRRV 101, SRRV 111, KMVSS Art 2, KMVSS Art 18-3, KMVSS Art 91, GB 18384-2020 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.
6. **Elementos de protección:** Los vehículos eléctricos e híbridos enchufables deben contar con sistemas, dispositivos y elementos de protección contra descargas eléctricas para proteger a los usuarios del contacto directo e indirecto de las partes conductoras a través de las cuales está previsto que pase corriente eléctrica en condiciones normales de funcionamiento. La protección contra descargas eléctricas se acredita con alguno de los siguientes documentos técnicos / normativos de otros países: UN R100, FMVSS 305 (49 CFR 571.305), SRRV 101, SRRV 111, KMVSS Art 2, KMVSS Art 18-3, KMVSS Art 91, GB 18384-2020 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.



Decreto Supremo

7. **Sistema Acústico de Alerta de Vehículo Eléctrico o Híbrido:** Los vehículos eléctricos o híbridos deben contar con un Sistema Acústico de Alerta de Vehículo que emita una señal acústica de alerta a los peatones y otros usuarios de la vía pública indicando la presencia de este cuando el vehículo circula a una velocidad de 20 km/h o menos. Este sistema debe cumplir en lo que corresponda con alguno de los siguientes documentos técnicos o normas de otros países: Reglamento (UE) 540/2014, FMVSS 141 (49 CFR 571.141), GB/T 37153-2018 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.
8. **Cubierta Exterior de cables:** Los vehículos eléctricos e híbridos enchufables deben contar con una cubierta exterior color naranja para los cables de los circuitos eléctricos de alta tensión que no estén situados en el interior de envolventes, la misma que debe cumplir en lo que corresponda con alguno de las siguientes normas internacionales: UN R100, FMVSS 305 (49 CFR 571.305), SRRV 101, SRRV 111, KMVSS Art 2, KMVSS Art 18-3, KMVSS Art 91, GB 18384-2020 o aquellas normas técnicas internacionales vigentes.
9. **Etiqueta de Advertencia:** Los vehículos eléctricos e híbridos enchufables deben contar con una Etiqueta de Advertencia pegada en una zona visible al interior del compartimiento del motor y/o en el habitáculo de pasajeros, de dimensiones 120±5 milímetros de largo por 60±5 milímetros de ancho. El texto debe ser en letra helvética, color negro, fondo blanco y borde de la señalética en color rojo, indicado a continuación:

PRECAUCIONES EN VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS

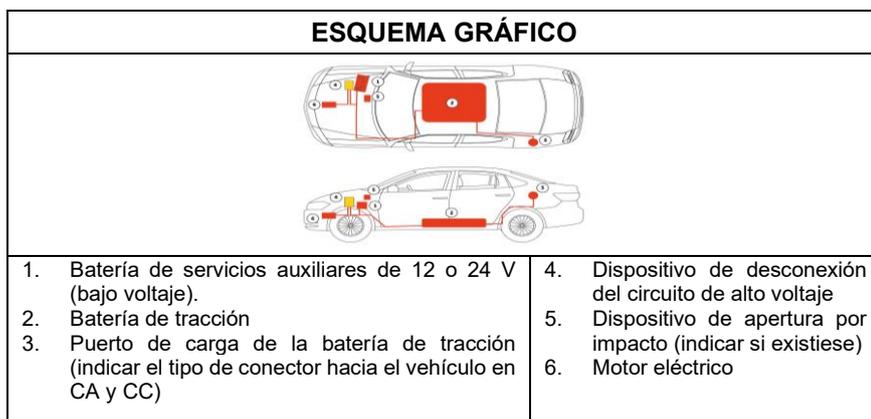
En caso de desperfecto, daño o incendio que afecte a un vehículo eléctrico o híbrido:

1. Siempre considere que la batería de alto voltaje, los subsistemas y componentes se encuentran energizados y totalmente cargados.
2. La batería de alto voltaje, cables y componentes expuestos presentan potenciales riesgos de choques eléctricos.
3. Los vapores de la batería de alto voltaje ventilados y/o liberado son potencialmente tóxicos e inflamables.
4. Daño físico al vehículo o a la batería de alto voltaje puede liberar inmediata o retardadamente gases tóxicos y/o inflamables y fuego.

10. **Informativo de Seguridad:** Los vehículos eléctricos e híbridos enchufables deben contar con un informativo de seguridad al interior del vehículo y al alcance del conductor, el mismo que consiste en una hoja plastificada o similar de larga duración, tamaño A4, impresa por ambos lados, con la frase "Informativo de Seguridad" y con al menos la siguiente información: Descripción del Vehículo (marca, modelo, año de fabricación, fotografía, señalética, componentes); Sistema de Desactivación; Procedimiento de Desactivación Primario y Alternativo; Diagramas del Procedimiento de Desactivación; Diagrama del Sistema de Alto Voltaje del Vehículo y Procedimiento de remolque o transporte del vehículo. El

Informativo señalado en el párrafo anterior, además de encontrarse físicamente en el vehículo, deberá estar disponible en formato digital (PDF o equivalente) en la página web del representante autorizado del fabricante en el Perú.

11. **Diagrama del Sistema de Alto Voltaje del Vehículo:** Deberá presentar las baterías, elementos de corte y protección de la energía y el trazado del circuito de alto voltaje en el vehículo. Deben ser dos vistas, una vista lateral y una de planta, según esquema siguiente:



12. La información contenida en la Etiqueta de Advertencia y en el Informativo de Seguridad debe formar parte de las instrucciones de uso del vehículo y debe ser incorporada al manual del usuario y/o a las especificaciones técnicas que se entreguen junto con cada vehículo que se comercialice, o bien adjunta a dichos documentos.
13. Los vehículos eléctricos e híbridos se identifican con la calcomanía holográfica de seguridad, la misma que conforme a lo establecido por el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, es de color verde metalizado y contiene el texto “ELÉCTRICO” o “HÍBRIDO”, según corresponda.
14. La acreditación de cumplimiento de las normas y requisitos establecidos en el presente Anexo, se realiza en el proceso de homologación vehicular conforme a los términos y plazos establecidos en el presente Reglamento.

XXXIII. VEHÍCULOS ADAPTADOS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD (VAPCD) Y BUSES ACCESIBLES (BA)

1. Los sistemas y componentes de los Vehículos Adaptados para Personas con Discapacidad (VAPCD) o Buses Accesibles (BA), deben acreditar, cuando corresponda, cumplir con la NTP correspondiente desde su exigibilidad establecida mediante Resolución Ministerial o con alguno de los documentos técnicos o normas internacionales vigentes, señalados en el punto I del



Decreto Supremo

presente Anexo III.

2. Sin perjuicio de lo señalado, las condiciones técnicas especializadas para los Vehículos Adaptados para Personas con Discapacidad (VAPCD) o Buses Accesibles (BA) deben cumplir con alguna de las siguientes normas o documentos técnicos o los que hagan sus veces:

- a) Numeral 7 del Anexo “Especificaciones Técnicas para la Estandarización de las Características Físicas y Motrices del Bus Patrón Eléctrico”, aprobado mediante Resolución de Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo N° D-000009-2024-ATU/DIR.
- b) ISO 10542, Sistemas de Ayuda técnica para personas con discapacidad, Sistemas de sujeción de sillas de ruedas y sujeción de ocupantes.
- c) Anexo VII de la Directiva 2001/85/CE, Requisitos para los dispositivos técnicos que facilitan el acceso a los viajeros con movilidad reducida.
- d) SAE J2249 complementada con ANSI/RESNA WC19, enfocada al diseño de sillas de ruedas utilizadas como asientos de vehículos a motor.
- e) ISO 10865 Sistemas para el transporte de pasajeros sentados en sillas de ruedas mirando en orden de marcha y en sentido contrario a la marcha.
- f) ISO 7176/19 o RESNA WC19, sobre Dispositivos de sillas de ruedas para uso como asientos en vehículos motorizados.”

“ANEXO V: INCORPORACIÓN VEHICULAR AL SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

“(…)

3. MECANISMOS DE CONTROL PARA VEHÍCULOS NUEVOS

3.1 Declaración Jurada del Fabricante o de su representante autorizado en el Perú para un vehículo

N°: _____			
DECLARACION JURADA DEL FABRICANTE O SU REPRESENTANTE AUTORIZADO EN EL PERÚ PARA UN VEHÍCULO			
Yo, (1), identificado con R.U.C. N° (1), debidamente representado por (1), con Autorización de la Planta para la fabricación y/o ensamblaje mediante Resolución Directoral N° (2) y el Código de Identificación Mundial de Fabricante N°(2), en cumplimiento de lo establecido por la Décimo Sexta Disposición complementaria del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, DECLARO BAJO JURAMENTO que el vehículo, cuyas características se señalan en el cuadro adjunto CUMPLE con los requisitos técnicos establecidos por el Reglamento Nacional de Vehículos y con los Límites Máximos Permisibles (LMP) de Emisiones Atmosféricas para vehículos automotores establecidos en el Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM. La norma de emisiones que cumple el vehículo es: (3) y se ampara en las pruebas de emisiones cuya información básica se detalla en la sección B .			
A.- Características vehiculares			
1	Número VIN	17	Relación Potencia / Peso Bruto Vehicular kW / t (HP / t)

2	Número de motor	18	Peso Bruto Vehicular Combinado Máximo	(4)
3	Número de serie (solo vehículos especiales sin VIN)	19	Fórmula rodante	
4	Color	20	Número de ruedas	
5	Año modelo	21	Número de ejes	
6	Categoría	22	Tipo de suspensión en cada eje	
7	Marca	23	Medidas de ruedas (neumáticos y aros)	
8	Modelo	24	Distancia entre ejes (mm)	
9	Versión (en caso de vehículos eléctricos debe incluir la capacidad de batería en kWh.)	25	Longitud, ancho y altura (mm)	
10	Combustible (gasolina, gasoil)	26	Peso máximo por eje (kg)	
11	Tipo de carrocería	27	Peso Bruto Vehicular (kg)	
12	Marca de carrocería	28	Peso neto (kg)	
13	Número de serie de carrocería	29	Carga Útil (kg)	
14	Número de cilindros y cilindrada (expresada en cm ³)	30	Número de asientos y número de pasajeros	
15	Potencia del motor kW / rpm (HP / rpm)	31	Autonomía (solo EV o BEV)	(5)
16	Transmisión (manual o automática)			

B.- Información básica de las pruebas de emisiones (excepto vehículos eléctricos y celda de combustible de H₂)

1	Directiva	(6)
2	Ciclo de prueba	(7)
3	Laboratorio	(8)
4	Organismo de acreditación o autoridad ambiental	(9)
5	Número del Certificado de Emisiones	(10)
6	Dirección, página web, e-mail del laboratorio que otorga el Certificado de Emisiones	(11)
7	Emisiones de CO ₂	(12)

C.- Información complementaria (solo para vehículos de categoría M3 clase III)

1	Capacidad máxima de pasajeros	(13)
2	Capacidad máxima de bodega	(13)

D.- Información complementaria sobre rendimiento según el tipo de motor del vehículo

Tipo de motor	Combustión interna		Eléctrico / Eléctrico Híbrido / Celda de Combustible			
	Gasolina, GNV, GLP, Diesel	Hidrógeno	Eléctrico Híbrido no enchufable (HEV)	Eléctrico puro (EV o BEV)	Eléctrico Híbrido Enchufable (PHEV)	Celda de Combustible de Hidrógeno (FCEV)
1	Rendimiento en ciudad	(14)	(15)	(14)		
2	Rendimiento mixto	(14)	(15)	(14)		
3	Rendimiento en carretera	(14)	(15)	(14)		
4	Rendimiento				(15)	(15)
5	Rendimiento ponderado de combustible					(16)
6	Rendimiento ponderado eléctrico					(17)

Lugar, fecha y firma electrónica avanzada del representante legal del fabricante o ensamblador del vehículo o de su representante autorizado en el Perú.

Instrucciones de llenado:

- Nombre o razón social de la empresa Ensambladora, Fabricante o de su representante autorizado en el Perú, indicando el número de R.U.C. Indicar el tipo de documento de identidad (DNI o Carné de Extranjería) y número.
- Nombre del representante legal, el número de Resolución Directoral de Autorización de la Planta y el Código de Identificación Mundial del Fabricante (World Manufacturer Identifier - WMI) emitido por PRODUCE. (cuando corresponda)
- Indicar la norma de emisiones, se puede utilizar los niveles Euro de la Unión Europea o los niveles Tier de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (Por ejemplo: Euro 4, Euro 5, Euro 6, Tier 1, Tier 2 (Bin 5), EPA 2007, etc.
- Valor resultante de dividir la potencia del motor en kW especificado por el fabricante entre la relación mínima de Potencia / PBVC, exigida en este Reglamento.
- Consignar la distancia máxima que puede recorrer el vehículo eléctrico (EV o BEV) sin necesidad de recargar las baterías. El valor de autonomía se informa en ciclo mixto y se expresa en km, redondeando al número entero más próximo.
- Consignar la Directiva asociada a la prueba o ensayo, de ser el caso.
- Consignar el ciclo, método o procedimiento de la prueba o ensayo, de ser el caso.
- Consignar el nombre del laboratorio que otorga el Certificado de la prueba o ensayo.
- Consignar el nombre del organismo que acredita la prueba o ensayo o autoridad ambiental.
- Número (s) correlativo del (los) certificado o informe(s) de laboratorio.
- Consignar los datos de contacto indicados del laboratorio.
- El valor de emisiones de CO₂ es en ciclo mixto calculado de acuerdo al ciclo mixto en base al documento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPENU) Reglamento ONU N° 101 E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de abril de 2013 /Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015.
- Para vehículos de categoría M3 clase III, adicionar la capacidad máxima de pasajeros y de bodega para cumplir con los pesos por eje(s) legal y PBV legal según su configuración vehicular, considerando 70 kg. de peso por persona y 20 kg. de peso de equipaje total por pasajero, conforme a la Norma Técnica Peruana NTP 383.070.
- Los valores de rendimiento se expresan en km/l (kilómetros por litro) redondeados al decimal más próximo.
- Se expresa en km/kg de Hidrógeno (kilómetros por kilogramo de Hidrógeno) redondeando al entero más próximo.
- El valor de rendimiento ponderado de combustible carburante se informa en ciclo mixto y se expresa en km/l (kilómetros por litro) redondeado al número entero más próximo.
- El valor de rendimiento ponderado eléctrico se informa en ciclo mixto y se expresa en km/kWh (kilómetros por kilowatt hora) redondeado al número entero más próximo.



Decreto Supremo

3.2 Declaración Jurada del Fabricante o de su representante autorizado en el Perú para una familia vehicular

Nº: _____

DECLARACION JURADA DEL FABRICANTE O SU REPRESENTANTE AUTORIZADO EN EL PERÚ PARA UNA FAMILIA VEHICULAR

Yo, (1), identificado con R.U.C. Nº (1), debidamente representado por (1), con Autorización de la Planta para la fabricación y/o ensamblaje mediante Resolución Directoral Nº (2) y el Código de Identificación Mundial de Fabricante Nº(2), en cumplimiento de lo establecido por la Décimo Sexta Disposición complementaria del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 058-2003-MTC, **DECLARO BAJO JURAMENTO** que los vehículos automotores descritos en este documento cuyas características y familia vehicular se consignan en el presente documento, **CUMPLEN** con los requisitos técnicos establecidos por el Reglamento Nacional de Vehículos y con los Límites Máximos Permisibles (LMP) de Emisiones Atmosféricas para vehículos automotores establecidos en el Decreto Supremo Nº 010-2017-MINAM. La norma de emisiones que cumple la familia vehicular es (3) y se ampara en las pruebas de emisiones cuya información básica se detalla en la sección C.

A.- Características específicas y de la familia vehicular					
1	Número VIN				
2	Número de motor				
3	Número de serie (solo vehículos especiales sin VIN)				
4	Color				
5	Número de serie de carrocería				
6	Familia vehicular		Vehículo	Motor	
			(4)	(5)	
			(6)	(7)	
			(8)	(9)	

B.- Características técnicas vehiculares					
1	Año modelo		13	Número de ejes	
2	Categoría		14	Tipo de suspensión en cada eje	
3	Combustible (gasolina, gasoil)		15	Medidas de ruedas (neumáticos y aros)	
4	Tipo de carrocería		16	Distancia entre ejes (mm)	
5	Marca de carrocería		17	Longitud, ancho y altura (mm)	
6	Número de cilindros y cilindrada (expresada en cm ³)		18	Peso máximo por eje (kg)	
7	Potencia del motor kW / rpm (HP / rpm)		19	Peso Bruto Vehicular (kg)	
8	Relación Potencia / Peso Bruto Vehicular kW / t (HP / t)		20	Peso neto (kg)	
9	Peso Bruto Vehicular Combinado Máximo	(10)	21	Carga Útil (kg)	
10	Transmisión (manual o automática)				
11	Fórmula rodante		22	Número de asientos y número de pasajeros	
12	Número de ruedas		23	Autonomía (solo EV o BEV)	(11)

C.- Información básica de las pruebas de emisiones (excepto vehículos eléctricos y celda de combustible de H ₂)		
1	Directiva	(12)
2	Ciclo de prueba	(13)
3	Laboratorio	(14)
4	Organismo de acreditación o autoridad ambiental	(15)
5	Número del Certificado de Emisiones	(16)
6	Dirección, página web, e-mail del laboratorio que otorga el Certificado de Emisiones	(17)
7	Emisiones de CO ₂	(18)

D.- Información complementaria (solo para vehículos de categoría M3 clase III)		
1	Capacidad máxima de pasajeros	(19)
2	Capacidad máxima de bodega	(19)

E.- Información complementaria sobre rendimiento según el tipo de motor del vehículo						
Tipo de motor		Combustión interna		Eléctrico / Eléctrico Híbrido / Celda de Combustible		
		Gasolina, GNV, GLP, Diesel	Hidrógeno	Eléctrico Híbrido no enchufable (HEV)	Eléctrico puro (EV o BEV)	Eléctrico Híbrido Enchufable (PHEV)
1	Rendimiento en ciudad	(20)	(21)	(20)		
2	Rendimiento mixto	(20)	(21)	(20)		

3	Rendimiento en carretera	(20)	(21)	(20)		
4	Rendimiento				(21)	(21)
5	Rendimiento ponderado de combustible					(22)
6	Rendimiento ponderado eléctrico					(23)

Lugar, fecha y firma electrónica avanzada del representante legal de fabricante o ensamblador del vehículo o de su representante autorizado en el Perú.

Instrucciones de llenado:

- (1) Nombre del Representante Legal del Fabricante o de su representante autorizado en el Perú. Indicar el tipo de documento de identidad (DNI o Carnet de Extranjería) y número. Nombre del representante legal, el número de
- (2) Resolución Directoral de Autorización de la Planta y el Código de Identificación Mundial del Fabricante (World Manufacturer Identifier - WMI) emitido por PRODUCE. (cuando corresponda)
- (3) Indicar la norma de emisiones, se puede utilizar los niveles Euro de la Unión Europea o los niveles Tier de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (Por ejemplo: Euro 4, Euro 5, Euro 6, Tier 1, Tier 2, EPA 2007, etc.
- (4) Indicar la marca del vehículo.
- (5) Indicar la marca del motor.
- (6) Indicar el modelo del vehículo.
- (7) Indicar el modelo del motor.
- (8) Indicar la versión del vehículo, si corresponde.
- (9) Indicar la versión del motor, si corresponde.
- (10) Valor resultante de dividir la potencia del motor en kW especificado por el fabricante entre la relación mínima de Potencia / PBVC, exigida en este Reglamento
- (11) Consignar la distancia máxima que puede recorrer el vehículo sin necesidad de recargar las baterías. Solo para vehículos eléctricos alimentados por baterías (EV o BEV). El valor de autonomía se informa en ciclo mixto y se expresa en km, redondeando al número entero más próximo.
- (12) Consignar la Directiva asociada a la prueba o ensayo, de ser el caso.
- (13) Consignar el ciclo, método o procedimiento de la prueba o ensayo, de ser el caso.
- (14) Consignar el nombre del laboratorio que otorga el Certificado de la prueba o ensayo.
- (15) Consignar el nombre del organismo que acredita la prueba o ensayo o autoridad ambiental.
- (16) Número (s) correlativo del (los) certificado o informe(s) de laboratorio.
- (17) Consignar los datos de contacto indicados del laboratorio.
- (18) El valor de emisiones de CO₂ es en ciclo mixto calculado de acuerdo al ciclo mixto en base al documento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPENU) Reglamento ONU Nº 101 E/CECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de Abril de 2013 /Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de Junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015.
- (19) Para vehículos de categoría M3 clase III, adicionar la capacidad máxima de pasajeros y de bodega para cumplir con los pesos por eje(s) legal y PBV legal según su configuración vehicular, considerando 70 kg. de peso por persona y 20 kg. de peso de equipaje total por pasajero, conforme a la Norma Técnica Peruana NTP 383.070.
- (20) Los valores de rendimiento se expresan en km/l (kilómetros por litro) redondeados al decimal más próximo.
- (21) Se expresa en km/kg de Hidrógeno (kilómetros por kilogramo de Hidrógeno) redondeando al entero más próximo.
- (22) El valor de rendimiento ponderado de combustible carburante se informa en ciclo mixto y se expresa en km/l (kilómetros por litro) redondeado al número entero más próximo.
- (23) El valor de rendimiento ponderado eléctrico se informa en ciclo mixto y se expresa en km/kWh (kilómetros por kilowatt hora) redondeado al número entero más próximo.

3.3 Certificado de Conformidad de cumplimiento de requisitos técnicos

Nº: _____

CERTIFICADO DE CONFORMIDAD DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS TÉCNICOS

(1) en cumplimiento de lo establecido por la Décimo Sexta Disposición complementaria del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 058-2003-MTC, **CERTIFICA** que el vehículo, cuyas características se consignan en la tabla adjunta según corresponda, **CUMPLE** con los requisitos técnicos establecidos por el Reglamento Nacional de Vehículos y con los Límites Máximos Permisibles (LMP) de Emisiones Atmosféricas para vehículos automotores establecidos en el Decreto Supremo Nº 010-2017-MINAM. La norma de emisiones que cumple el vehículo es: (2) y se ampara en las pruebas de emisiones cuya información básica se detalla en la sección **B**.

Las características del vehículo son:

A.- Características vehiculares					
1	Número VIN		17	Relación Potencia / Peso Bruto Vehicular kW / t (HP / t)	
2	Número de motor		18	Peso Bruto Vehicular Combinado Máximo	(3)
3	Número de serie (solo vehículos especiales sin VIN)		19	Fórmula rodante	
4	Color		20	Número de ruedas	
5	Año modelo		21	Número de ejes	
6	Categoría		22	Tipo de suspensión en cada eje	
7	Marca		23	Medidas de ruedas (neumáticos y aros)	
8	Modelo		24	Distancia entre ejes (mm)	
9	Versión (en caso de vehículos eléctricos debe incluir la capacidad de batería en kWh.)		25	Longitud, ancho y altura (mm)	
10	Combustible (gasolina, gasoil)		26	Peso máximo por eje (kg)	
11	Tipo de carrocería		27	Peso Bruto Vehicular (kg)	
12	Marca de carrocería		28	Peso neto (kg)	
13	Número de serie de carrocería		29	Carga Útil (kg)	
14	Número de cilindros y cilindrada (expresada en cm ³)		30	Número de asientos y número de pasajeros	
15	Potencia del motor kW / rpm (HP / rpm)		31	Autonomía (solo EV o BEV)	(4)
16	Transmisión (manual o automática)				



Decreto Supremo

B.- Información básica de las pruebas de emisiones (excepto vehículos eléctricos y celda de combustible de H ₂)						
1	Directiva					(5)
2	Ciclo de prueba					(6)
3	Laboratorio					(7)
4	Organismo de acreditación o autoridad ambiental					(8)
5	Número del Certificado de Emisiones					(9)
6	Dirección, página web, e-mail del laboratorio que otorga el Certificado de Emisiones					(10)
7	Emisiones de CO ₂					(11)

C.- Información complementaria (solo para vehículos de categoría M3 clase III)		
1	Capacidad máxima de pasajeros	(12)
2	Capacidad máxima de bodega	(12)

D.- Información complementaria sobre rendimiento según el tipo de motor del vehículo						
Tipo de motor		Combustión interna		Eléctrico / Eléctrico Híbrido / Celda de Combustible		
		Gasolina, GNV, GLP, Diesel	Hidrógeno	Eléctrico Híbrido no enchufable (HEV)	Eléctrico puro (EV o BEV)	Eléctrico Híbrido Enchufable (PHEV)
1	Rendimiento en ciudad	(13)	(14)	(13)		
2	Rendimiento mixto	(13)	(14)	(13)		
3	Rendimiento en carretera	(13)	(14)	(13)		
4	Rendimiento				(14)	(14)
5	Rendimiento ponderado de combustible					(15)
6	Rendimiento ponderado eléctrico					(16)

Lugar, fecha y firma electrónica avanzada del Ingeniero Certificador y del Representante Legal.

Instrucciones de llenado:

- (1) Nombre o razón social de la Entidad Certificadora autorizada.
- (2) Indicar la norma de emisiones, se puede utilizar los niveles Euro de la Unión Europea o los niveles Tier de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (Ejemplo: Euro 4, Euro 5, Euro 6, Tier 1, Tier 2, EPA 2007, etc.
- (3) Valor resultante de dividir la potencia del motor en kW especificado por el fabricante entre la relación mínima de Potencia / PBVC, exigida en este Reglamento.
- (4) Consignar la distancia máxima que puede recorrer el vehículo eléctrico (EV o BEV) sin necesidad de recargar las baterías. El valor de autonomía se informa en ciclo mixto y se expresa en km, redondeando al número entero más próximo.
- (5) Consignar la Directiva asociada a la prueba o ensayo, de ser el caso.
- (6) Consignar el ciclo, método o procedimiento de la prueba o ensayo, de ser el caso.
- (7) Consignar el nombre del laboratorio que otorga el Certificado de la prueba o ensayo.
- (8) Consignar el nombre del organismo que acredita la prueba o ensayo o autoridad ambiental.
- (9) Número (s) correlativo del (los) certificado o informe(s) de laboratorio.
- (10) Consignar los datos de contacto indicados del laboratorio.
- (11) El valor de emisiones de CO₂ es en ciclo mixto calculado de acuerdo al ciclo mixto en base al documento de la Comisión Económico para Europa de las Naciones Unidas (CEPENU) Reglamento ONU N° 101 E/CE/TRANS/505/Rev.2/Add.100/Rev.3 del 12 de Abril de 2013 /Amend.1 del 6 de agosto de 2013/Amend.2 del 24 de junio de 2014/Amend.3 del 3 de febrero de 2015.
- (12) Para vehículos de categoría M3 clase III, adicionar la capacidad máxima de pasajeros y de bodega para cumplir con los pesos por eje(s) legal y PBV legal según su configuración vehicular, considerando 79 kg, de peso por persona y 20 kg, de peso de equipaje total por pasajero, conforme a la Norma Técnica Peruana NTP 383.070.
- (13) Los valores de rendimiento se expresan en km/l (kilómetros por litro) redondeados al decimal más próximo.
- (14) Se expresa en km/kg de Hidrógeno (kilómetros por kilogramo de Hidrógeno) redondeando al entero más próximo.
- (15) El valor de rendimiento ponderado de combustible carburante se informa en ciclo mixto y se expresa en km/l (kilómetros por litro) redondeado al número entero más próximo.
- (16) El valor de rendimiento ponderado eléctrico se informa en ciclo mixto y se expresa en km/kWh (kilómetros por kilowatt hora) redondeado al número entero más próximo.

(...)"

5. CARACTERÍSTICAS REGISTRABLES VEHICULARES

- a) Para la inscripción en los registros públicos de la SUNARP de los vehículos fabricados o ensamblados en el Perú, así como los vehículos importados, se debe consignar la siguiente información, la misma que es la indicada y especificada por el fabricante del vehículo.

FICHA TÉCNICA DE CARACTERÍSTICAS REGISTRABLES

FICHA TÉCNICA DE CARACTERÍSTICAS REGISTRABLES VEHICULARES						
		CATEGORÍAS				OBSERVACIONES
		L	M	N	O	
IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO:						
1	Número de registro de homologación	Si	Si	Si	Si	➤ Característica registrable que no puede ser modificada.

2	Número VIN	Si	Si	Si	Si	➤ Característica registrable que no puede ser modificada.
3	Número de Motor	Si	Si	Si	No	➤ Característica registrable que solo puede ser modificado por cambio de motor acreditado con el Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente.
4	Número de Chasis o Serie	Si	Si	Si	Si	➤ Característica registrable opcional que una vez asignado no puede ser modificada.
5	Color	Si	Si	Si	Si	➤ Característica registrable que puede ser modificada sin necesidad de presentar Certificado de Conformidad de Modificación.
6	Año Modelo	Si	Si	Si	Si	➤ Característica registrable que no puede ser modificada.
CARACTERÍSTICAS GENERALES:						
7	Categoría del vehículo	Si	Si	Si	Si	➤ Característica registrable que solo puede ser modificada con presentación del Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente. ➤ Se encuentra prohibido el cambio de categoría de N a M con excepción del cambio de categoría de N a S.
8	Familia vehicular	Si	Si	Si	Si	➤ Características registrables que no pueden ser modificadas.
9	Fabricante del vehículo	Si	Si	Si	Si	
10	País de fabricación del vehículo	Si	Si	Si	Si	
11	Marca del vehículo	Si	Si	Si	Si	
12	Modelo del vehículo	Si	Si	Si	Si	
13	Versión del modelo vehicular	Si	Si	Si	Si	
14	Marca del motor	Si	Si	Si	No	➤ Característica registrable que solo puede ser modificada por cambio de motor acreditado con el Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente.
15	Modelo del motor	Si	Si	Si	No	
16	Tipo de tracción	Si	Si	Si	No	➤ Característica registrable que no puede ser modificada. ➤ No es obligatorio para las categorías L1, L2, L3, L4 y L6.
17	Tipo de transmisión	Si	Si	Si	No	
18	Tipo de carrocería	Si	Si	Si	Si	➤ Característica registrable que solo puede ser modificada por cambio del tipo de carrocería acreditado con el Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente.
19	Marca de la carrocería o superestructura	No	Si	Si	Si	➤ Característica registrable que solo puede ser modificada por cambio del tipo de carrocería acreditado con el Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente. ➤ No es obligatorio para la categoría M1. Para las demás categorías es obligatorio
20	Número de serie de carrocería o superestructura	No	Si	Si	Si	



Decreto Supremo

						cuando el vehículo cuenta con una carrocería o superestructura que ha sido ensamblada o montada sobre un chasis motorizado o un chasis cabinado.
21	Combustible o Fuente de Energía	Si	Si	Si	No	<ul style="list-style-type: none"> Característica registrable que solo puede ser modificada por cambio del motor acreditado con el Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente o por la conversión del sistema de combustión a GNV, GLP o GNL acreditado con el Certificado de Conversión a GNV, GLP o GNL correspondiente.
MOTOR TÉRMICO (MOTOR DE COMBUSTION INTERNA)						
22	Número de Cilindros	Si	Si	Si	No	<ul style="list-style-type: none"> Características registrables que solo pueden ser modificadas por cambio de motor acreditado con el Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente. Exigible para vehículos con motores térmicos de combustión interna y para vehículos híbridos.
23	Cilindrada	Si	Si	Si	No	
24	Potencia máxima	Si	Si	Si	No	
25	Torque máximo	Si	Si	Si	No	
26	Norma de emisiones que cumple	Si	Si	Si	No	
DEPÓSITOS O TANQUES DE COMBUSTIBLE LIQUIDO						
27	Número de depósito(s) o tanque(s) de combustible líquido (gasolina/diésel/aceite)	No	Si	Si	No	<ul style="list-style-type: none"> Característica registrable que no puede ser modificada con excepción de los casos contemplados en el presente Reglamento.
28.1	Capacidad del depósito o tanque N° 1 de combustible líquido (gasolina/diésel/aceite)	No	Si	Si	No	<ul style="list-style-type: none"> Característica registrable que no puede ser modificada con excepción de los casos contemplados en el presente Reglamento.
28.2	Capacidad del depósito o tanque N° 2 de combustible líquido (gasolina/diésel/aceite) (cuando corresponda)	No	Si	Si	No	<ul style="list-style-type: none"> Característica registrable que no puede ser modificada con excepción de los casos contemplados en el presente Reglamento.
CHASIS						
29	Fórmula Rodante	Si	Si	Si	No	<ul style="list-style-type: none"> Características registrables que solo pueden ser modificadas con la presentación del Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente
30	Número de Ejes	Si	Si	Si	Si	
31	Número de Ruedas	Si	Si	Si	Si	
32	Suspensión delantera	No	Si	Si	Si	
33	Suspensión posterior	No	Si	Si	Si	
34	Medidas de ruedas (neumáticos y aros)	No	Si	No	No	
PESOS Y MEDIDAS						
35	Largo	Si	Si	Si	Si	<ul style="list-style-type: none"> Características registrables que solo pueden ser modificadas con la presentación del Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente.
36	Ancho	Si	Si	Si	Si	
37	Alto	Si	Si	Si	Si	
38	Distancia entre ejes	No	Si	Si	Si	
39	Peso Neto	Si	Si	Si	Si	
40	Peso Máximo por Eje Técnico (PMET) delantero	No	Si	Si	Si	<ul style="list-style-type: none"> Característica registrable que solo pueden ser modificada con la presentación del Certificado
41	Peso Máximo por Eje	No	Si	Si	Si	

	Técnico (PMET) posterior						de Conformidad de Modificación correspondiente ➤ No es obligatorio para la categoría M1.
42	Peso Bruto Vehicular Técnico-PBVT	Si	Si	Si	Si		➤ Características registrables que solo pueden ser modificadas con la presentación del Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente.
43	Capacidad de Carga Técnica (carga útil técnica)	Si	Si	Si	Si		
44	Relación Potencia / Peso Bruto Vehicular	No	Si	Si	No		
CABINA / CARROCERÍA							
45	Número de puertas	Si	Si	Si	No		➤ Característica registrable que solo pueden ser modificada con presentación del Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente. ➤ No es obligatorio para las categorías L1, L2, L3 y L4.
46	Número de asientos	Si	Si	Si	No		➤ Características registrables que solo pueden ser modificadas con presentación del Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente.
47	Número de pasajeros	Si	Si	Si	No		
INFORMACIÓN ADICIONAL PARA VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y/O ELÉCTRICOS							
48	Tipo de motor eléctrico	Si	Si	Si	No		➤ Características registrables que solo pueden ser modificadas por cambio del motor eléctrico de tracción con presentación del Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente.
49	Potencia nominal o continua del motor eléctrico	Si	Si	Si	No		
50	Potencia Total Combinada	No	Si	Si	No		
51	Torque máximo	Si	Si	Si	No		
52	Torque Combinado máximo	No	Si	Si	No		
53	Tipo de baterías de tracción	Si	Si	Si	No		➤ Características registrables que solo pueden ser modificadas por cambio de las baterías de tracción con presentación del Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente.
54	Capacidad de las baterías de tracción	Si	Si	Si	No		
55	Autonomía	Si	Si	Si	No		
56	Tipo de conector en Corriente Alterna	Si	Si	Si	No		➤ Características registrables que solo pueden ser modificadas por cambio de puerto de carga del vehículo híbrido y/o eléctrico con presentación del Certificado de Conformidad de Modificación correspondiente.
57	Tipo de conector en Corriente Continua	Si	Si	Si	No		

b) INSTRUCCIONES DE LLENADO

IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO:

Casilla 1: Número de registro de homologación: Consignar el Número de registro de homologación del vehículo o de la familia vehicular asignado por la autoridad competente o la que haga sus veces. A un importador eventual le corresponde un número de registro de homologación diferente al asignado a un fabricante o representante autorizado del fabricante en el Perú, aun tratándose de un modelo vehicular perteneciente a una familia vehicular homologada por este último.



Decreto Supremo

- Casilla 2:** Número VIN: Consignar la información indicada o especificada por el fabricante.
- Casilla 3:** Número de Motor: Consignar la información indicada o especificada por el fabricante.
- Casilla 4:** Número de Chasis o Serie: Consignar la información indicada o especificada por el fabricante (Opcional).
- Casilla 5:** Color: Consignar de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento
- Casilla 6:** Año Modelo: Consignar el Año Modelo de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento.

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

- Casilla 7:** Categoría de vehículo: Consignar la categoría a la que pertenece el vehículo de acuerdo a la Clasificación Vehicular General señalada en el Anexo I del presente Reglamento.
- Casilla 8:** Familia vehicular: Consignar el nombre que asigna el fabricante o representante autorizado del fabricante en el Perú al conjunto de vehículos que corresponden a la misma marca y modelo vehicular y que además tienen la misma marca y modelo del motor.
- Casilla 9:** Fabricante del vehículo: Consignar.
- Casilla 10:** País de fabricación del vehículo: Consignar
- Casilla 11:** Marca del vehículo: Consignar la marca comercial del vehículo asignado por su fabricante.
- Casilla 12:** Modelo del vehículo: Consignar el modelo comercial del vehículo asignado por su fabricante.
- Casilla 13:** Versión del modelo vehicular: Consignar la versión del modelo del vehículo asignado por su fabricante.
- Casilla 14:** Marca del motor: Consignar la marca del motor del vehículo asignada por su fabricante.
- Casilla 15:** Modelo del motor: Consignar el modelo del motor del vehículo asignado por su fabricante.
- Casilla 16:** Tipo de tracción: Indicar el código del tipo de tracción del vehículo de acuerdo a lo establecido en el Anexo III del presente Reglamento. DEL (tracción delantera), POS (tracción posterior), AWD (tracción integral permanente), 4WD (tracción integral desconectable) o 4x4.
- Casilla 17:** Tipo de transmisión: Indicar el código del tipo de transmisión del vehículo de acuerdo a lo establecido en el Anexo III del presente Reglamento. M (transmisión mecánica), SA (transmisión semi automática), A (transmisión automática), CVT (transmisión variable continua) o DCT (transmisión de doble embrague).
- Casilla 18:** Tipo de carrocería: Consignar de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento.
- Casilla 19:** Marca de carrocería: Consignar la marca asignada a la carrocería por su fabricante.
- Casilla 20:** Número de Serie de Carrocería: Consignar.
- Casilla 21:** Combustible o Fuente de Energía: Consignar el tipo de combustible o fuente de energía que el vehículo utiliza de acuerdo a lo establecido en el Anexo I del presente Reglamento.

MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA:

- Casilla 22:** Número de cilindros: Consignar la cantidad de cilindros del motor térmico del vehículo.
- Casilla 23:** Cilindrada: Consignar la capacidad del motor en centímetros cúbicos (cm³).
- Casilla 24:** Potencia máxima: Consignar la potencia máxima del motor térmico declarada por el fabricante. Debe ser expresado en kW/rpm .
- Casilla 25:** Torque máximo: Consignar el torque máximo del motor térmico declarado por el fabricante. Debe ser expresado en Nm.
- Casilla 26:** Norma de emisiones que cumple: Consignar la norma de emisiones que cumple del vehículo (Ejm: Euro 4, Euro 5, Euro 6, Tier 2, Tier 3, EPA 2007 u otra.).

DEPÓSITOS O TANQUES DE COMBUSTIBLE LÍQUIDO

- Casilla 27:** Número de depósito(s) o tanque(s) de combustible líquido (gasolina/diésel/aceite): Consignar el número de depósito(s) o tanque(s) de combustible del vehículo.
- Casilla 28.1:** Capacidad del depósito o tanque N° 1 de combustible líquido (gasolina/diésel/aceite): Consignar la capacidad del depósito o tanque de combustible expresada en galones (gal), cuando corresponda.
- Casilla 28.2:** Capacidad del depósito o tanque N° 2 de combustible líquido (gasolina/diésel/aceite), cuando corresponda: Consignar la capacidad del depósito o tanque de combustible expresada en galones (gal).

CHASIS:

- Casilla 29:** Fórmula rodante: Consignar fórmula rodante de acuerdo a lo establecido en el Anexo III del presente Reglamento.
- Casilla 30:** Número de ejes: Consignar.
- Casilla 31:** Número de ruedas: Consignar la cantidad de ruedas en servicio sin contar las de repuesto.
- Casilla 32:** Suspensión delantera: Describir el tipo de suspensión en el eje delantero. Ej. Mecánica.
- Casilla 33:** Suspensión posterior: Describir el tipo de suspensión en el eje posterior. Ej. Neumática.
- Casilla 34:** Medidas de Ruedas (neumáticos y aros): Consignar medidas según formato: Ancho/Perfil tipo y aro; Ej. 165/65 R15).

PESOS Y MEDIDAS:

- Casilla 35:** Largo: Consignar la longitud total del vehículo en metros (m).
- Casilla 36:** Ancho: Consignar el ancho total del vehículo en metros (m).
- Casilla 37:** Alto: Consignar la altura total del vehículo en metros (m).



Decreto Supremo

- Casilla 38:** Distancia entre ejes: Consignar la Distancia Entre Ejes Teóricos (DEET) de acuerdo a lo establecido en el Anexo II del presente Reglamento. Debe ser expresado en metros (m).
- Casilla 39:** Peso neto: Consignar el peso en vacío del vehículo determinado por el fabricante. Debe ser expresado en kilogramos (kg).
- Casilla 40:** Peso Máximo por Eje Técnico (PMET) delantero: Consignar el peso máximo que puede soportar el eje o conjunto de ejes delanteros del vehículo de acuerdo a lo establecido por el fabricante. Debe ser expresado en kilogramos (kg).
- Casilla 41:** Peso Máximo por Eje Técnico (PMET) posterior: Consignar el peso máximo que puede soportar el eje o conjunto de ejes posteriores del vehículo de acuerdo a lo establecido por el fabricante. Debe ser expresado en kilogramos (kg).
- Casilla 42:** Peso Bruto Vehicular Técnico-PBVT: Consignar el peso máximo del vehículo cuando está totalmente cargado declarado por el fabricante, que incluye el Peso Neto del vehículo en orden de marcha (Tara) y la Capacidad de carga técnica (carga útil técnica). Debe ser expresado en kilogramos (kg).
- Casilla 43:** Capacidad de carga técnica (carga útil técnica): Consignar la carga máxima que puede transportar el vehículo (personas y/o mercancías) sin que exceda el Peso Bruto Vehicular Técnico-PBVT indicado por el fabricante. Debe ser expresado en kilogramos (kg).
- Casilla 44:** Relación Potencia / Peso Bruto Vehicular: Consignar la Potencia máxima del motor (en kW) dividida entre el Peso Bruto Vehicular Técnico-PBVT (en toneladas). Debe ser expresado en kW/t .

CABINA / CARROCERÍA:

- Casilla 45:** Número de puertas: Consignar.
- Casilla 46:** Número de asientos: Consignar.
- Casilla 47:** Número de pasajeros: Consignar.

INFORMACIÓN ADICIONAL DEL PARA VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y/O ELÉCTRICOS:

- Casilla 48:** Tipo de motor eléctrico: Consignar de acuerdo a lo establecido en el Anexo III del presente Reglamento.
- Casilla 49:** Potencia nominal o continua del motor eléctrico: Consignar la potencia máxima del motor eléctrico declarada por el fabricante en kW/rpm.
- Casilla 50:** Potencia Total Combinada: Consignar la sumatoria de las potencias máximas del motor térmico y del motor eléctrico en kW (solo para vehículos híbridos).
- Casilla 51:** Torque máximo: Consignar el torque máximo del motor eléctrico declarado por el fabricante en Nm.
- Casilla 52:** Torque máximo Combinado: Consignar la sumatoria de los torques máximos del motor térmico y del motor eléctrico en Nm (solo para vehículos híbridos).
- Casilla 53:** Tipo de baterías de tracción: Consignar de acuerdo a lo establecido en el Anexo III del presente Reglamento.

- Casilla 54:** Capacidad de las baterías de tracción: Consignar de acuerdo a lo establecido en el Anexo III del presente Reglamento. Debe ser expresado en kWh .
- Casilla 55:** Autonomía: Consignar la autonomía en km y el ciclo de pruebas empleado de acuerdo a lo establecido en el Anexo III del presente Reglamento.
- Casilla 56:** Tipo de conector en Corriente Alterna: Consignar de acuerdo a lo establecido en el Anexo III del presente Reglamento.
- Casilla 57:** Tipo de conector en Corriente Continua Consignar de acuerdo a lo establecido en el Anexo III del presente Reglamento.”

Artículo 2.- Publicación

Disponer la publicación del presente Decreto Supremo en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc) y del Ministro de Economía y Finanzas (www.gob.pe/mef), el mismo día de su publicación en el diario oficial “El Peruano”.

Artículo 3.- Refrendo

El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones y el Ministro de Economía y Finanzas.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. Implementación de Plataformas Informáticas

En el plazo máximo de trescientos sesenta (360) días calendario contados a partir del día siguiente de la publicación del presente Decreto Supremo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Oficina General de Tecnología de la Información en coordinación con la Dirección General de Autorizaciones en Transportes, implementa:

- La Plataforma Informática del Registro Único de Vehículos Especiales (RUVE), para su identificación y control, de acuerdo a lo establecido en el numeral 42.3 del artículo 42 del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.
- La Plataforma Informática para el Registro Único de Maquinarias Autopropulsadas (RUMA), para su identificación y control, de acuerdo a lo establecido en el numeral XIII del Anexo II del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.

Segunda. Características técnicas de los distintivos codificados para los vehículos especiales y la maquinaria autopropulsada

En el plazo máximo de noventa (90) días calendario contados a partir del día siguiente de la publicación del presente Decreto Supremo, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprueba mediante Resolución Directoral:



Decreto Supremo

- Las características técnicas del distintivo codificado de los vehículos especiales, de acuerdo a lo establecido en el numeral 42.3 del artículo 42 del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.

- Las características técnicas del distintivo codificado de las maquinarias autopropulsadas, para su identificación y control, de acuerdo a lo establecido en el numeral XIII del Anexo II del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.

Tercera. Plazo para establecer la exigibilidad de Normas Técnicas Peruanas

En un plazo máximo de noventa (90) días calendario contados a partir del día siguiente de la publicación de la Norma Técnica Peruana referida a los requisitos establecidos en el literal a) del numeral 2 del acápite IX, numeral 1 y 2 del acápite XVI, numeral 1 del acápite XXVIII, numeral 2 del acápite XXII y numeral 5 del acápite XXIII del Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprueba el inicio de su exigibilidad mediante Resolución Ministerial.

Cuarta. Vigencia

El presente Decreto Supremo entra en vigencia a los seis (6) meses contados a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano", a excepción de lo establecido en su Primera y Segunda Disposición Complementaria Finales, las cuales entran en vigencia al día siguiente de su publicación.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

Única. Modificación del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC

Modificar la definición de Vehículo de Movilidad Personal (VMP) establecida en el artículo 2 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, en los términos siguientes:

“Artículo 2.- Para los fines del presente Reglamento se entenderá por:

(...)

Vehículo de Movilidad Personal (VMP): es aquel vehículo equipado con un motor eléctrico de potencia nominal continua máxima de hasta 350 W, que permite su propulsión con velocidad mayor a 8 km/h y velocidad máxima de fabricación hasta 25 km/h. Por su diseño y características, solo permiten el traslado de una (01) persona.”

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

Única. Plazos para el cumplimiento y acreditación de los requisitos técnicos vehiculares

Los requisitos técnicos y la acreditación de la normativa exigible que establece el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, producto de las modificaciones realizadas mediante el presente Decreto Supremo, se rigen de acuerdo a los siguientes plazos:

- 1.1. El Sistema de protección a los ocupantes en caso de colisión frontal, Habitáculo con conservación de espacio vital o Resistencia de la cabina, establecido en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, es exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de las categorías M1 y N1 de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los doce (12) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. En el caso de las categorías M2, N2, M3 y N3 es exigible a partir de los treinta y seis (36) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La referida exigencia debe ser acreditada mediante el cumplimiento de la normativa nacional o internacional aplicable tal como se establece en el numeral III del Anexo III del Reglamento.
- 1.2. El Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS), el desempeño del sistema de frenos y la normativa aplicable, para vehículos equipados con motores térmicos de las categorías M, N, O y L3 con cilindrada mayor a 250 cc establecidos en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, es exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los doce (12) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La referida exigencia debe ser acreditada mediante el cumplimiento de la normativa nacional o internacional aplicable.
- 1.3. El Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS), el desempeño del sistema de frenos y la normativa aplicable, para vehículos equipados con motores térmicos de la categoría L3 con cilindrada mayor a 150 cc hasta 250 cc establecidos en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, es exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los dieciocho (18) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La referida exigencia debe ser acreditada mediante el cumplimiento de la normativa nacional o internacional aplicable.
- 1.4. El Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS) o Sistema de Frenado Combinado (CBS), el desempeño del sistema de frenos y la normativa aplicable, para vehículos equipados con motores térmicos de la categoría L3 con cilindrada mayor a 50 cc hasta 150 cc establecidos en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, es exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los veinticuatro (24) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La referida exigencia debe ser acreditada mediante el cumplimiento de la normativa nacional o internacional aplicable.



Decreto Supremo

- 1.5. El Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS) el desempeño del sistema de frenos y la normativa aplicable, para vehículos equipados con motores eléctricos de la categoría L3 cuya potencia nominal sea mayor o igual a 11 kW, establecidos en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, es exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los doce (12) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La referida exigencia debe ser acreditada mediante el cumplimiento de la normativa nacional o internacional aplicable.
- 1.6. El Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS) o Sistema de Frenado Combinado (CBS), el desempeño del sistema de frenos y la normativa aplicable, para vehículos equipados con motores eléctricos de la categoría L3 cuya potencia nominal sea mayor a 4 kW y menor de 11 kW, establecidos en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, es exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los veinticuatro (24) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La referida exigencia debe ser acreditada mediante el cumplimiento de la normativa nacional o internacional aplicable.
- 1.7. El Sistema de dirección asistida para los vehículos de las categorías M y N y del volante con regulación en altura y profundidad para los vehículos de las categorías M1 y N1, establecidos en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, es exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los veinte y cuatro (24) meses de vigencia del presente Decreto Supremo.
- 1.8. Los dispositivos de mando y maniobra, indicadores o testigos para el control de operación para los vehículos de las categorías M y N, establecidos en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, son exigibles para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de la vigencia del presente Decreto Supremo.
- 1.9. La bocina o claxon y alarma sonora de retroceso, establecidos en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, son exigibles para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de las categorías L, M y N de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los seis (06) meses de vigencia del presente Decreto Supremo.
- 1.10. Los retrovisores y visor de punto ciego establecido en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, son exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de las categorías L, M y N de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de la vigencia del presente Decreto Supremo.

- 1.11. El retrovisor interior con ajuste día/noche y retrovisor exterior abatible, establecido en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, son exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de las categorías M1 y N1 de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los seis (06) meses de vigencia del presente Decreto Supremo.
- 1.12. La acreditación de la normativa internacional que cumplen los asientos y sus anclajes, establecidos en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, es exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre todos los vehículos de las categorías M y N de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los seis (06) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La referida exigencia debe ser acreditada mediante el cumplimiento de la normativa nacional o internacional aplicable.
- 1.13. Los anclajes o sujeción para asientos de seguridad de niños y la normativa que deben cumplir, establecidos en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, son exigibles para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de la categoría M1 de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los doce (12) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La referida exigencia debe ser acreditada mediante el cumplimiento de la normativa nacional o internacional aplicable.
- 1.14. Los cinturones de seguridad en la primera fila de asientos de los vehículos de categoría M y N; así como en la segunda fila de asientos de los vehículos de la categoría M1 y N1, establecido en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, son exigibles para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de la vigencia del presente Decreto Supremo. El requisito de contar con los cinturones de seguridad en los demás asientos de los vehículos de las categorías M1, M2, M3 y N, de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, son exigibles para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre a partir de los doce (12) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La acreditación del cumplimiento de la normativa nacional o internacional que se aplica a este requisito, es a partir de los doce (12) meses de vigencia del presente Decreto Supremo.
- 1.15. Los Apoyacabezas en la primera fila de asientos de los vehículos de categoría M y N; así como en la segunda fila de asientos de los vehículos de la categoría M1 y N1, establecido Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, son exigibles para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de la vigencia del presente Decreto Supremo. El requisito de contar con apoyacabezas en los demás asientos de los vehículos de las categorías M y N, de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, es



Decreto Supremo

exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre a partir de los doce (12) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La acreditación del cumplimiento de la normativa nacional o internacional que se aplica a este requisito, es a partir de los doce (12) meses de vigencia del presente Decreto Supremo.

- 1.16. La acreditación de la normativa internacional que cumple el parabrisas y los vidrios de las ventanas laterales y ventana posterior de los vehículos de las categorías M y N, establecidos en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, es exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los seis (06) meses de vigencia del presente Decreto Supremo.
- 1.17. El Sistema desempañador de luna trasera establecido en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, es exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de las categorías M1 de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los doce (12) meses de vigencia del presente Decreto Supremo.
- 1.18. Las bolsas de aire frontales establecidas en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, son exigibles para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de las categorías M1 y N1 de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los doce (12) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La referida exigencia es acreditada mediante el cumplimiento de la normativa nacional o internacional aplicable.
- 1.19. Las bolsas de aire laterales establecidas en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, serán exigibles para la incorporación al SNTT de todos los vehículos de las categorías M1 y N1 de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los veinticuatro (24) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La referida exigencia debe ser acreditada mediante el cumplimiento de la normativa nacional o internacional aplicable.
- 1.20. La bolsa de aire frontal establecida en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, es exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3 de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los treinta y seis (36) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La referida exigencia es acreditada mediante el cumplimiento de la normativa nacional o internacional aplicable.
- 1.21. El Sistema de Control Electrónico de Estabilidad establecido en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, es exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de las categorías M1 y N1 de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los cuarenta y ocho (48) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La acreditación del cumplimiento

de la normativa nacional o internacional que se aplica a este requisito, es a partir de los treinta y seis (36) meses de vigencia del presente Decreto Supremo.

- 1.22. La Resistencia al fuego de los materiales al interior del habitáculo establecido en el Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos, es exigible para la incorporación al Sistema Nacional de Transporte Terrestre de todos los vehículos de la categoría M3 de fabricación o ensamblaje nacional, así como a los vehículos nuevos importados, a partir de los doce (12) meses de vigencia del presente Decreto Supremo. La referida exigencia es acreditada mediante el cumplimiento de la normativa nacional o internacional aplicable.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

Única. Derogar la Primera, Tercera, Cuarta, Sexta, Séptima, Décimo Séptima, Vigésima, Vigésimo Primera, Vigésimo Segunda, Vigésimo Sexta, Vigésimo Octava, Vigésimo Novena y Trigésima Primera Disposiciones Complementarias del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los