

DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DEL PROGRAMA PARA LA RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Mediante el Decreto Supremo No. 023-2011-MTC se creó el "Programa para la Renovación del Parque Automotor", en adelante EL PROGRAMA, el mismo que consiste en fomentar el chatarreo de los vehículos antiguos, con el objetivo de reducir los índices de accidentabilidad y mejorar la calidad del ambiente. Dicho programa se materializa mediante la cesión por parte del propietario del vehículo de todos sus derechos sobre el citado bien, a favor del Estado a cambio de un incentivo económico.

El presente Decreto Supremo tiene como objetivo reglamentar las disposiciones contenidas en el Decreto Supremo No. 023-2011-MTC, respecto del proceso de chatarreo de los vehículos de la Categoría M1; los requisitos y procedimientos para la autorización o registro, según corresponda, de los Centros de Chatarreo de Vehículos, de las Entidades Certificadoras del Proceso de Chatarreo de Vehículos y los Proveedores de Vehículos Nuevos; el procedimiento para la emisión y entrega del Certificado de Chatarreo y el proceso para la emisión y entrega del incentivo económico; así como las demás disposiciones necesarias para el funcionamiento y supervisión de EL PROGRAMA.

En ese sentido, se establece que el Centro de Chatarreo de Vehículos será una persona jurídica autorizada por la Dirección General de Asuntos Socio - Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante la DGASA, para realizar el proceso de desguace y chatarreo de los vehículos que se acojan a EL PROGRAMA. Para operar como Centro de Chatarreo, la empresa contará con un ingeniero con conocimientos o experiencia en temas ambientales y personal administrativo que permita la adecuada operación y manejo de los registros de los vehículos atendidos. El área mínima que se exige a cada Centro de Chatarreo es de 4000m², que serán utilizados para el tratamiento y almacenamiento de los residuos generados por el proceso de chatarreo, las oficinas administrativas y el desplazamiento del equipo mecánico destinado a garantizar la destrucción total de los vehículos.

A su vez, se establece también que, la Entidad Certificadora del Proceso de Chatarreo de Vehículos, en adelante EL CERTIFICADOR, será una persona jurídica autorizada por la DGASA para supervisar y certificar el proceso de chatarreo de vehículos, de aquellos propietarios que se acojan a EL PROGRAMA. Para operar como Entidad Certificadora, la empresa contará con un ingeniero mecánico para realizar labores de inspección física de los procesos operacionales para el chatarreo de los vehículos.

EL CERTIFICADOR previamente al inicio de sus operaciones deberá contar con el equipamiento de cómputo que indique la DGASA mediante Resolución Directoral, con acceso permanente a internet con dirección de IP Pública Estática, a efectos de que pueda ingresar y mantener el Registro de Vehículos Chatarreados y los resultados de la certificación en tiempo real.

Para garantizar el suministro de vehículos a los beneficiarios de EL PROGRAMA, se ha previsto la participación de Proveedores de Vehículos Nuevos quienes serán personas jurídicas autorizadas por la DGASA para realizar la venta de vehículos nuevos. Dichos proveedores deberán disponer u ofrecer vehículos nuevos de la Categoría M1 hasta 1600



cc. diseñados para funcionar con gasolina y que sean convertidos para ser usados alternativamente con GNV, como también vehículos diseñados originalmente para funcionar como Gas Natural Vehicular (GNV).

En ese sentido, el Proveedor de Vehículos deberá contar con una relación de marcas, modelos y versiones vehiculares que el representante de marcas de vehículos comercializa en el país y que se encuentran dentro del ámbito de aplicación del Decreto Supremo No. 023-2011-MTC. Asimismo, deberá contar con datos relativos a la garantía del vehículo, la que debe mantenerse luego de la conversión del vehículo a GNV. Finalmente, contará con una relación de talleres de conversión a GNV autorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, propios del representante de marcas de vehículos o con los que éste tiene suscrito convenios o contratos para la conversión de sus marcas, modelos o versiones vehiculares.

Por otro lado, el Certificado de Chatarreo es un documento emitido por la Entidad Certificadora del Proceso de Chatarreo de Vehículos, mediante el cual se acredita que un vehículo que se haya acogido a EL PROGRAMA ha sido chatarreado de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Reglamento. Constituye además el título suficiente para inscribir ante el Registro de Propiedad Vehicular de la SUNARP el retiro definitivo del mismo del Sistema Nacional de Transporte Terrestre – SNTT.

Para efectos de emitir el Certificado de Chatarreo se ha establecido un procedimiento que será ejecutado por los Centros de Chatarreo de Vehículos, que consiste en desguazar, deshacer y desintegrar físicamente un vehículo, así como destruir todos los elementos componentes del mismo hasta convertirlo en chatarra. Luego de llevar a cabo este proceso, el Centro de Chatarreo de Vehículos procederá a la disposición final y/o venta de la chatarra obtenida del vehículo a una empresa de fundición.

Adicionalmente, se ha previsto la aplicación en EL PROGRAMA del Sistema de Control de Carga de GNV, creado mediante Decreto Supremo No. 006-2005-EM, el mismo que es administrado por COFIDE, por encargo del Consejo Supervisor de GNV, conforme a lo establecido por la Resolución No. 001-2005-CS/GNV.

Dicho sistema tiene como finalidad, monitorear las variables que permitan garantizar la seguridad en la operación de carga de GNV y el cumplimiento de las normas respecto de las instalaciones, equipamiento y revisión del equipo necesario para el uso de dicho combustible en los vehículos. Además, este sistema permitirá financiar la adquisición o conversión de vehículos a GNV, cuyo crédito podrá ser pagado a través de los consumos efectuados en los Establecimientos de Venta al Público de GNV.

Además, debe precisarse que, la administración de los recursos económicos estará a cargo de la Oficina General de Administración (OGA) del MTC, siendo la DGASA el órgano responsable de expedir la Resolución Directoral que autorice el pago del incentivo económico mediante una transferencia bancaria a la entidad financiera correspondiente, la cual procederá a aprobar el crédito vehicular a favor del beneficiario. Dicha Resolución Directoral deberá consignar la información completa y detallada del expediente del vehículo, la misma que será remitida a la OGA.

La DGASA en su calidad de autoridad competente en materia socio ambiental del Subsector Transportes se encargará de fiscalizar permanentemente el proceso de



chatarreo de vehículos que se realice conforme a EL PROGRAMA, por cuanto su aplicación requiere de una evaluación del impacto ambiental durante su conducción.

Por otro lado, si bien el Reglamento que establece Disposiciones relativas a la Publicidad, Publicación de Proyectos Normativos y Difusión de Normas Legales de Carácter General, aprobado por el Decreto Supremo No. 001-2009-JUS, dispone la obligatoriedad de la publicación del proyecto de Decreto Supremo, se considera innecesaria la misma, por cuanto la problemática que se presenta en el parque automotor, requiere de una rápida acción por parte del Estado que contribuya a reducir los accidentes de tránsito y permita resguardar el medio ambiente, así como también promover el cambio de la matriz energética del país.

Finalmente, EL PROGRAMA, se aplicará inicialmente en la Provincia Constitucional del Callao, teniendo en cuenta que la Municipalidad Provincial del Callao se encuentra promoviendo el reordenamiento vehicular de su parque automotor, así como también cuenta con un registro de potenciales beneficiarios para acogerse a EL PROGRAMA, tal como lo ha señalado en su Carta S/N de fecha 06 de junio de 2011, signada con P/D No. 066819.

Debe señalarse que, un segmento del parque automotor de la citada Municipalidad, lo constituyen vehículos dedicados al servicio de taxi colectivo los cuales suman aproximadamente seiscientas (600) unidades, y que tienen una antigüedad mayor a treinta (30) años, consumen combustible diesel y son los más contaminantes del parque automotor.

En ese sentido, teniendo en cuenta además, que los recursos económicos destinados inicialmente para EL PROGRAMA son limitados, las medidas a adoptar para renovar el parque automotor obligan a focalizar y priorizar un segmento del referido parque, adoptando como premisas para el inicio de EL PROGRAMA la antigüedad de los vehículos y las emisiones de gases contaminantes que generan. Por tanto, resulta necesario proceder con el chatarreo de dichos vehículos para mejorar la calidad del medio ambiente a través del cambio de la matriz energética.

Posteriormente, el MTC dispondrá la aplicación de EL PROGRAMA de manera progresiva para lo cual expedirá las disposiciones correspondientes.

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

El presente dispositivo se justifica en la necesidad de regular el Programa para la Renovación del Parque Automotor y responde a los nuevos escenarios surgidos conducentes a reducir gradualmente el consumo de combustibles contaminantes promoviendo de esta forma el cambio de matriz energética para el uso de fuentes de energía disponibles en el Perú.

Como ya se ha mencionado, EL PROGRAMA ha sido elaborado como una respuesta a la existencia de un parque automotor que, en la actualidad, está constituido en su gran mayoría por autos que consumen combustibles poco eficientes y que contribuyen con la contaminación atmosférica. Los costos generados por la contaminación sobre la salud humana han sido estimados en 0.42% del PBI nacional (2005) y un estimado de gastos



para el periodo del 2005 al 2015 que bordea el 3.54% del PBI de acuerdo a los estudios realizados en el Plan Integral de Saneamiento Atmosférico Lima - Callao¹.

La renovación del parque automotor otorga una ventaja frente a los problemas que directa o indirectamente genera el parque automotor antiguo, como son los impactos a la salud, la accidentabilidad vehicular y las pérdidas económicas debido a la congestión vehicular, el cual se ha estimado en S/. 79'034,388, tomando en consideración que en promedio el parque automotor de Lima Metropolitana crece un 7% cada año y que el mantenimiento de los vehículos no es el adecuado, estos problemas se pueden agravar y estos costos podrían elevarse².

De esta manera, el propietario de un vehículo que cumple con todos los requisitos de EL PROGRAMA, podrá recibir un incentivo económico equivalente a la suma de S/. 7,000.00 (Siete Mil y 00/100 nuevos soles), monto que deberá ser utilizado para la adquisición de un vehículo nuevo gasolinero de hasta 1600 cc. de cilindrada y que haya sido convertido a GNV.

Para encontrar el monto referencial del incentivo económico se hizo la construcción de una curva de precios de venta en el mercado de vehículos usados, con la finalidad de tener un indicador que permita referenciar el monto a asignar a los vehículos que se acogerán a EL PROGRAMA (vehículos de la Categoría M1). Esta información sobre precios de venta referenciales fue comparada con el precio final de venta en algunos acuerdos de compra-venta de vehículos³.

De esta manera, se determinó la oferta potencial de vehículos que podrían retirarse del mercado según el monto calculado como incentivo económico. Finalmente, aplicando la distribución de precios al parque automotor objetivo, el incentivo económico resulta equivalente a una cuota inicial del crédito pre-aprobado para la adquisición de un vehículo nuevo de la Categoría M1, de encendido por chispa de hasta 1600 centímetros cúbicos, convertido para ser usado también a GNV y que mantenga la garantía del fabricante. Este monto permitirá generar una mayor inclusión de beneficiarios a EL PROGRAMA por constituir un estímulo para acogerse al mismo.

Para el cálculo de precios de venta referenciales de los vehículos se aplicó una regresión de mínimos cuadrados utilizando el programa E-Views (Econometric View)⁴.

Las variables usadas fueron: marca del automóvil, tipo (clase vehicular), capacidad (cilindrada) y antigüedad.

La fórmula aplicada:

$$P = \beta_1 \cdot \text{tipo} + \beta_2 \cdot \text{marca} + \beta_3 \cdot \text{cilindrada} + \beta_4 \cdot \text{antigüedad}$$

¹ DGASA 2011 "Estudio sobre los Impactos de Parque Automotor Antiguo, Contaminación, Accidentes y Congestión Vehicular; presentados como sustento técnico para la creación del Programa para la Renovación del Parque Automotor".

² DGASA 2011.

³ DGASA 2011a "Estudio sobre el Diagnóstico del Parque Automotor realizado por la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del MTC; presentados como sustento técnico para la creación del Programa para la Renovación del Parque Automotor".

⁴ DGASA 2011a



Los valores β utilizados se muestran en la siguiente tabla:

Variable dependiente : Precio			
Método: mínimos cuadrados			
Muestra: 1 1170			
Observaciones incluidas: 1170			
Variable	Coefficiente	Error estándar	t-Statistic
Tipo	228.4714	32.44274	7.042294
Marca	0.280345	17.33448	0.016173
Capacidad	2.23286	0.126337	17.6738
Antigüedad	-380.1918	15.52206	-24.49365
C	5885.675	504.8187	11.65899

Regresión estimada

Tipo/Año de Antigüedad	5-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-más
Preparado	8206.148	5718.831	3992.762	2219.786	654.901	0.000
Clásico	8434.619	5947.302	4221.234	2448.258	883.373	0.000
Siniestrado	8663.090	6175.774	4449.705	2676.729	1111.844	108.775
Hatchback (3 Puertas)	8891.562	6404.245	4678.177	2905.201	1340.316	337.246
Modificado	9120.033	6632.716	4906.648	3133.672	1568.787	565.718
Furgón	9348.505	6861.188	5135.119	3362.143	1797.258	794.189
Station wagon	9576.976	7089.659	5363.591	3590.615	2025.730	1022.661
Combi	9805.447	7318.131	5592.062	3819.086	2254.201	1251.132
Otro	10033.919	7546.602	5820.534	4047.558	2482.673	1479.603
Sedan	10262.390	7775.073	6049.005	4276.029	2711.144	1708.075
Hatchback (5 Puertas)	10490.862	8003.545	6277.476	4504.500	2939.615	1936.546
Jeep	10719.333	8232.016	6505.948	4732.972	3168.087	2165.018
Van/mini van	10947.804	8460.488	6734.419	4961.443	3396.558	2393.489
Coupé	11176.276	8688.959	6962.891	5189.915	3625.030	2621.960
Camioneta	11404.747	8917.430	7191.362	5418.386	3853.501	2850.432
Pickup	11633.219	9145.902	7419.833	5646.857	4081.972	3078.903
Cuatrimoto	11861.690	9374.373	7648.305	5875.329	4310.444	3307.375
Convertible-Deportivo	12090.161	9602.845	7876.776	6103.800	4538.915	3535.846
Bus/Micro	12318.633	9831.316	8105.248	6332.272	4767.387	3764.317

Asignaciones de precios vehiculares en US\$



IMPACTO SOBRE LA NORMATIVIDAD VIGENTE

El presente Decreto Supremo aprueba el Reglamento del Programa para la Renovación del Parque Automotor con el fin de fomentar el chatarreo de vehículos de la Categoría M1, reducir los índices de accidentabilidad y mejorar la calidad del ambiente.

En tal sentido, el presente dispositivo no deroga ningún dispositivo legal vigente.

