

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL PARA EL FOMENTO DEL CHATARREO, APROBADO MEDIANTE DECRETO SUPREMO N° 005-2021-MTC, Y EL REGLAMENTO QUE ESTABLECE EL PROCEDIMIENTO PARA LA DECLARACIÓN DE ABANDONO Y CHATARREO DE LOS VEHÍCULOS INTERNADOS EN DEPÓSITOS VEHICULARES, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 016-2021-MTC

#### I. OBJETO

Modificar el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo, aprobado mediante Decreto Supremo N° 005-2021-MTC (en adelante, el Reglamento de Chatarreo), y el Reglamento que Establece el Procedimiento para la Declaración de Abandono y Chatarreo de los Vehículos Internados en Depósitos Vehiculares, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2021-MTC (en adelante, el Reglamento de Chatarreo Obligatorio); a efectos de incorporar al proceso de chatarreo a los vehículos que han ingresado a los depósitos a consecuencia de una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, dictada en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva cuyo título de ejecución lo constituye una sanción derivada de un procedimiento administrativo sancionador por la comisión de cualquier incumplimiento o infracción en materia de transporte o tránsito terrestre.

#### II. FINALIDAD

Contribuir en la reducción de la contaminación ambiental generada por un parque automotor abandonado en los depósitos vehiculares; así como procurar la seguridad vial de los vehículos.

#### III. ANTECEDENTES

Con fecha 20 de diciembre de 2019, se publicó en el diario oficial "El Peruano" el Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo (en adelante, DU 029-2019), siendo la primera norma que regula de manera general e integral la actividad de chatarreo como medio de promoción de la renovación del parque automotor, con la finalidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales que afectan la salud pública, así como, contribuir con la reducción de la siniestralidad en las vías públicas y el resguardo de la seguridad vial.

El 05 de febrero de 2021, se aprobó el Reglamento de Chatarreo, el cual regula los siguientes aspectos:

- a) Las condiciones, requisitos e impedimentos de acceso y permanencia, así como las obligaciones de las Entidades de Chatarreo.
- b) El proceso de chatarreo.
- c) Las condiciones, requisitos y procedimientos para la creación y aprobación de los programas de Chatarreo.
- d) Los incentivos económicos y no económicos que se otorgan como parte de los Programas de Chatarreo.
- e) El régimen de infracciones y sanciones aplicables al presente Reglamento.



Posteriormente, a través del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial (en adelante, DU 019-2020) publicado en el diario oficial "El Peruano" el 24 de enero de 2020, se incorporó a la legislación nacional el chatarreo obligatorio, con la finalidad de solucionar la problemática generada por la saturación de los depósitos vehiculares de las autoridades con competencia para la tramitación de los procedimientos administrativos sancionadores por infracciones en materia de transporte o tránsito terrestre, los cuales tenían en su custodia vehículos obsoletos y abandonados durante años por sus propietarios.

La situación antes descrita, impedía que las autoridades como la Policía Nacional del Perú (en adelante, PNP), la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (en adelante, SUTRAN), la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante, ATU) y los gobiernos regionales y locales, cuenten con disponibilidad de depósitos para aplicar las medidas de internamiento vehicular ante la comisión de conductas infractoras, y así impedir que se generen mayores riesgos para la seguridad, la vida y la salud de las personas<sup>1</sup>.

En ese sentido, a fin de solucionar la referida problemática, se estableció en el artículo 5 del DU 019-2020, la aplicación del chatarreo obligatorio, regulándose en los términos siguientes:

***"Artículo 5. Retiro de vehículos internados en depósitos y su traslado a entidades chatarreo***

- 5.1. *El propietario de un vehículo al que se aplicó la medida preventiva de internamiento de vehículo en los depósitos municipales, en los depósitos regionales, en los depósitos de la Policía Nacional del Perú, en los depósitos de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías o en los depósitos de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, en el marco de un procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito y transporte, tiene un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la fecha en que la resolución de sanción quede firme, para solicitar el retiro del vehículo, previo pago de la multa y la cancelación de los derechos correspondientes.*
- 5.2. *Vencido el plazo señalado en el párrafo anterior sin que el vehículo haya sido retirado, la autoridad competente a cargo del procedimiento sancionador, puede iniciar las acciones legales para declarar su abandono, determinar el monto adeudado, evaluar su utilidad económica, y de ser el caso, su posterior traslado a una entidad de chatarreo para su disposición final, previa valorización para asumir potenciales compensaciones económicas. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones determina el procedimiento para retirar y declarar el abandono del vehículo; y establece las infracciones a las que se aplican esta medida."*

Ahora bien, como se puede advertir de la redacción del artículo 5 del DU 019-2020, el mismo solo permite la aplicación del chatarreo obligatorio a los vehículos internados por medidas preventivas dictadas en el marco de un procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte y tránsito



<sup>1</sup> Exposición de Motivos del DU 019-2020. Disponible en <https://spij.minjus.gob.pe/Graficos/Peru/2020/Enero/24/EXP-DU-019-2020.pdf>

terrestre, no contemplando dentro su ámbito de aplicación, a los vehículos internados en virtud a medidas de embargo en forma de secuestro conservativo, dictadas en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva, de manera que, estos últimos vehículos, no pueden ser chatarreados.

Es así que, de acuerdo con el DU 019-2020, solo se pueden chatarrear obligatoriamente los vehículos internados por una medida administrativa dictada en el marco de un procedimiento sancionador, previa declaración de abandono, mas no los vehículos internados en virtud de una medida dictada en un procedimiento de ejecución coactiva; situación que ha evidenciado un importante problema para el logro de los fines del chatarreo obligatorio, toda vez que, conforme explicaremos a detalle más adelante, la mayor cantidad de vehículos obsoletos que se encuentran abandonados en los depósitos, cuentan con medidas de embargo dictadas en un procedimiento de ejecución coactiva.

Posteriormente, el Reglamento de Chatarreo Obligatorio, fue publicado en el diario oficial "El Peruano" el 11 de abril de 2021, cuya finalidad es fortalecer las acciones de fiscalización y sanción en materia de transporte y tránsito terrestre, mediante la liberación de los depósitos vehiculares a cargo de las autoridades con competencia para la tramitación de los procedimientos administrativos sancionadores por infracciones en materia de transporte o tránsito terrestre y contribuir con la seguridad vial y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales.

Ahora bien, mediante Decreto Legislativo N° 1594, Decreto Legislativo que modifica el artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial, a fin de promover el chatarreo de vehículos internados en depósitos y declarados en abandono; publicado en el Diario Oficial El Peruano, con fecha 17 de diciembre de 2023, se modifica el mencionado artículo 5 en los siguientes términos:

**"Artículo 5. Declaración de abandono de los vehículos internados en depósitos y chatarreo obligatorio**

5.1 *Las autoridades con competencia para la tramitación de los procedimientos administrativos sancionadores por infracciones en materia de transporte o tránsito terrestre, pueden iniciar el procedimiento de declaración de abandono de los vehículos internados en sus depósitos, sean gestionados directamente o mediante terceros, o en depósitos de la PNP, en cualquiera de los siguientes casos:*

- a) *Cuando el vehículo ingresó al depósito a consecuencia de una medida preventiva de internamiento, impuesta en el marco de un procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte o tránsito terrestre, y su propietario no haya solicitado su retiro del depósito en el plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de la fecha en que la resolución de sanción quedó firme.*
- b) *Cuando el vehículo ingresó al depósito a consecuencia de una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, dictada en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva cuyo título de ejecución lo constituye una sanción derivada de un procedimiento administrativo sancionador por la comisión de cualquier incumplimiento o infracción en materia de transporte o tránsito terrestre, y su propietario no haya solicitado su retiro del depósito en el plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de*



*la fecha de internamiento del vehículo como consecuencia de la ejecución de la medida cautelar.*

- 5.2 *Para que la solicitud de retiro del vehículo del depósito se declare fundada, se requiere que el solicitante haya cancelado el monto adeudado, el cual incluye la multa, los derechos de permanencia en el depósito, gastos de remolque correspondientes, sin perjuicio de lo establecido en el marco normativo que regula el procedimiento de ejecución coactiva.*
- 5.3 *Cuando las autoridades con competencia para la tramitación de los procedimientos administrativos sancionadores por infracciones en materia de transporte o tránsito terrestre inicien las acciones legales para declarar el abandono del vehículo, determinan el monto adeudado, evalúan su utilidad económica, de corresponder, y su posterior traslado a una Entidad de Chatarreo para su disposición final, previa valorización para asumir potenciales compensaciones económicas.*
- 5.4 *Los vehículos declarados en abandono, que tengan una antigüedad mayor a 15 años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente de su año modelo, son chatarreados de manera obligatoria. Los vehículos declarados en abandono, que tengan una antigüedad de hasta 15 años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente de su año modelo, son chatarreados previa evaluación de su utilidad económica.*
- 5.5 *En caso se determine el chatarreo de un vehículo que fue ingresado al depósito por medida de embargo dictada en un procedimiento de ejecución coactiva, el ejecutor coactivo debe variarla por otra que cautele adecuadamente la deuda materia del respectivo procedimiento, en el marco de lo establecido en la Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva.*
- 5.6 *El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece el procedimiento para declarar el abandono del vehículo, los lineamientos para la determinación de su utilidad económica y las infracciones respecto de las cuales procede la declaración de abandono.*
- 5.7 *La autoridad que dispone el chatarreo obligatorio de un vehículo conforme a lo previsto en el presente artículo, entrega el vehículo a la Entidad de Chatarreo, con la sola verificación de la correspondencia del número de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo con aquel consignado en la Resolución de Declaración de Abandono y en la Tarjeta de Identificación Vehicular.*
- 5.8 *La caducidad de la placa y el retiro definitivo del Sistema Nacional de Tránsito Terrestre (SNTT) del vehículo sometido al proceso de chatarreo previsto en el presente artículo, se realiza ante la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos, a solicitud de la Entidad de Chatarreo, únicamente, en mérito a la Resolución de Declaración de Abandono y al Certificado de Destrucción Vehicular emitido por la Entidad de Chatarreo que se encargó del proceso.”*



Un aspecto importante a considerar viene a ser la Agenda Temprana, la cual es un instrumento para la mejora de la calidad regulatoria a efectos de lograr una programación, predictibilidad y transparencia en el proceso de producción

regulatoria, ello acorde a lo regulado en el artículo 13 del Decreto Supremo N° 063-2021-MTC.

Para el caso del Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC, mediante Resolución Ministerial N° 044-2024-MTC/01, se aprobó la Agenda Temprana 2024. Al respecto, la referida Agenda Temprana 2024 recogió la problemática N° 10 referida al “Contaminación ambiental a causa de vehículos antiguos, abandonados en los depósitos de las autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre que, vía subasta, vuelven a circular por las vías públicas”, lo cual faculta a su regulación mediante el presente Decreto Supremo.

Es importante mencionar que el proyecto normativo tiene sustento en atención al análisis realizado mediante el Informe N° 0351-2024-MTC/18.01 elaborado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, el Informe N° 0683-2024-MTC/08, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC, el Informe N° D-000084-2024-ATU/DIR-SR elaborado por la Subdirección de Regulación de la ATU, el Informe N° D000220-2024-SAT-GAJ elaborado por la Dirección de Asuntos Jurídicos del SAT, el Oficio N° 00288-2024-MINAM/VMGA/DGCA elaborado por la Dirección General de Calidad Ambiental del MINAM y el Informe N° D000024-2024-SUTRAN-SGN de la Subgerencia de Normas de SUTRAN.

#### IV. MARCO JURÍDICO

El Proyecto se enmarca en lo previsto en el numeral 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, que establece que los Decretos Supremos son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la Ley, y son rubricados por el Presidente de la República y refrendados por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan.

En esa línea, para operativizar la modificación realizada mediante el Decreto Legislativo N° 1594, y en atención a su única disposición complementaria final, se propone modificaciones e incorporaciones al Reglamento de Chatarreo y al Reglamento de Chatarreo Obligatorio.

#### V. FUNDAMENTO TÉCNICO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

##### **SOBRE LA IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO**

- **Sobre la contaminación ambiental ocasionada por el parque automotor**

La contaminación ambiental es un problema que afecta la calidad de vida de las personas, en la medida que altera el entorno en el que se desenvuelven, causando graves problemas para la salud, tales como enfermedades respiratorias y cardiovasculares, entre otras, afectando los derechos fundamentales de las personas a la vida, la salud y a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado.

Al respecto, la Organización Mundial de la Salud señaló que, en el año 2019 la contaminación del aire fue la causa de la muerte prematura de 4.2 millones de



personas en todo el mundo<sup>2</sup>. Por su parte, la Organización Panamericana de la Salud señala que, en las Américas la contaminación atmosférica es la causante de noventa y tres mil (93 000) defunciones al año en países de ingresos bajos y medios, y cuarenta y cuatro mil (44 000), en países de ingresos altos<sup>3</sup>.

En nuestro país, el Ministerio del Ambiente (en adelante, MINAM), realizó un estudio sobre morbilidad del país al año 2014, estimando que los niveles de contaminación del aire fueron la causa de mil seiscientos cincuenta y siete (1,657) muertes al año<sup>4</sup>.

Las causas de la contaminación ambiental son múltiples, siendo una de las principales, el parque automotor. Así, de acuerdo con lo establecido en la Política Nacional del Ambiente al 2030, aprobada por Decreto Supremo N° 023-2021-MINAM, el parque automotor de Lima y Callao es responsable del 58% de las emisiones de material particulado PM 2,5, el cual es uno de los principales contaminantes causantes de enfermedades respiratorias<sup>5</sup>, que, a su vez, es la principal enfermedad causante de muerte en el país<sup>6</sup>.

Cabe señalar que, los principales contaminantes del aire son: el material particulado fino (PM<sub>2.5</sub>), los óxidos de nitrógeno (NOx), el monóxido de carbono (CO) y el dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), debido a alto impacto sobre la calidad del aire y la salud de las personas<sup>7</sup>.

De acuerdo con el Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao elaborado por el MINAM, durante el año 2016, los ómnibus fueron los responsables de la emisión del mayor porcentaje de toneladas de PM<sub>2.5</sub> en las ciudades de Lima y Callao, representando 42% del total, esto es 1,640.79 toneladas, como se muestra en el Gráfico 1<sup>8</sup>.



<sup>2</sup>Ver: [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health). Consultado el 05 de marzo de 2024.

<sup>3</sup>Ver: <https://www.paho.org/es/temas/calidad-aire/calidad-aire-ambiente>. Consultado el 05 de marzo de 2024.

<sup>4</sup>Ver <https://repositoriodigital.minam.gob.pe/handle/123456789/76>. Consultado 05 de marzo de 2024.

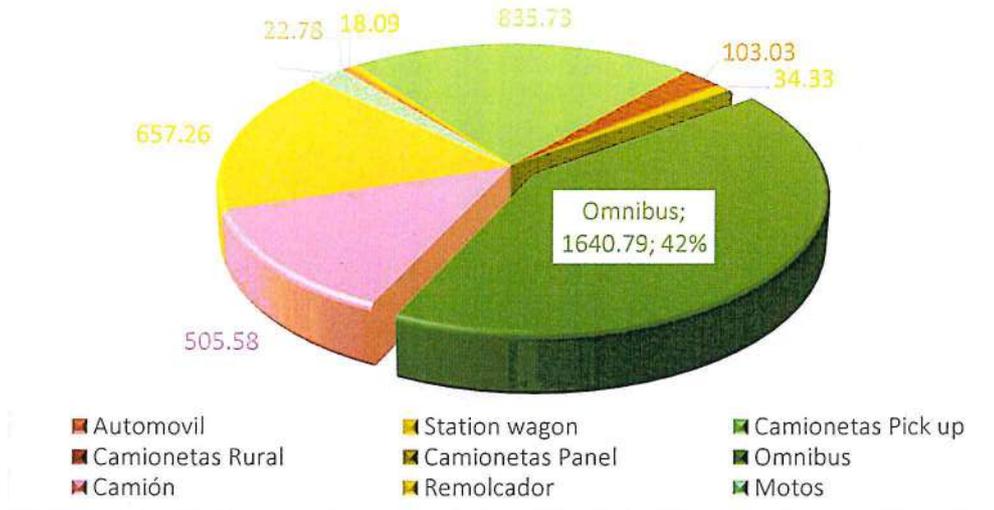
<sup>5</sup> Cristina Linares Gil y Julio Díaz Jiménez. ¿Qué son las PM<sub>2.5</sub> y cómo afectan a nuestra salud? En: el ecologista. N° 58. Url: <https://www.ecologistasenaccion.org/17842/que-son-las-pm25-y-como-afectan-a-nuestra-salud/>. Consultado el 01 de octubre de 2023.

<sup>6</sup> Ministerio de Salud. Análisis de las causas de mortalidad en el Perú 1986-2015. En: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/320980/An%C3%A1lisis de las causas de mortalidad en el Perú% C3%BA 1986 - 201520190613-19707-1rnxid0.pdf?v=1560469668](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/320980/An%C3%A1lisis%20de%20las%20causas%20de%20mortalidad%20en%20el%20Per%C3%BA%201986%20-%20201520190613-19707-1rnxid0.pdf?v=1560469668)

<sup>7</sup> Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao. Calidad Ambiental. Boletín N° 2: En: <https://portal.atu.gob.pe/CalidadAmbiental/Boletin2.html>

<sup>8</sup> Ministerio del Ambiente. Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao. 2019. Ver: <https://sinia.minam.gob.pe/download/file/fid/66299>

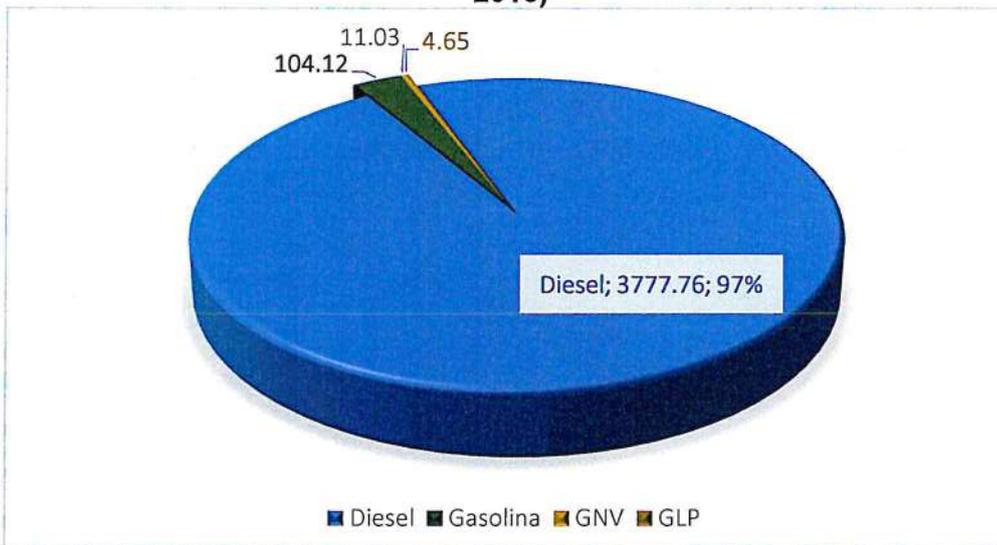
**Gráfico 1. Emisiones de PM<sub>2,5</sub> por categoría vehicular Lima y Callao (Ton/año - 2016).**



**Fuente y Elaboración:** MINAM Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao (2019).

Asimismo, en el citado estudio el MINAM advirtió que, en el año 2016, el 97% del total las emisiones de PM<sub>2,5</sub> fueron originadas por los vehículos con combustión a diésel, lo cual asciende a 3,777.76 toneladas por año, como se muestra en la Gráfico 2.

**Gráfico 2: Emisiones de PM<sub>2,5</sub> por tipo de combustible Lima-Callao (Ton/año - 2016)**



**Fuente:** MINAM Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao (2019).

Adicionalmente, el MINAM precisa que los vehículos con una antigüedad mayor a 15 años (Pre-Euro) representan un 65 % de las emisiones de PM<sub>2,5</sub>, equivalente a 2,467.31 toneladas, como se muestra en la Gráfico 3.



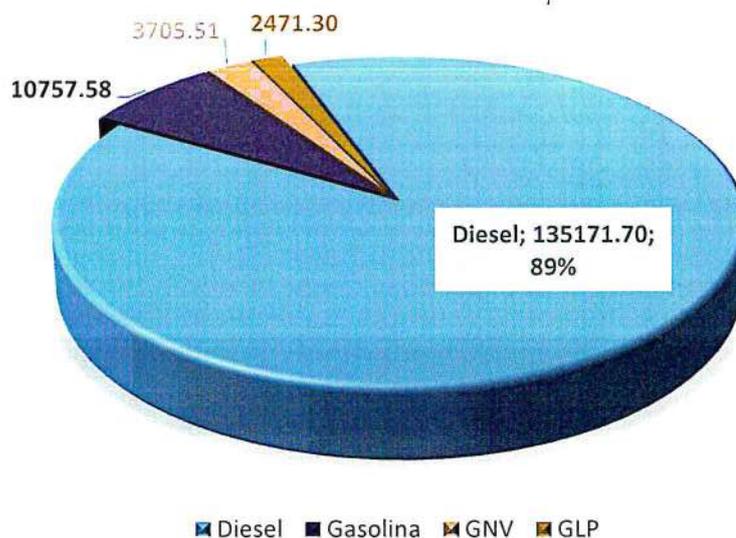
**Gráfico 3: Emisiones de PM<sub>2,5</sub> por tecnología vehicular a diésel Lima-Callao (Ton/año- 2016).**



Fuente: MINAM Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao (2019)

De igual manera, en el estudio realizado por el MINAM, se señala que las estimaciones de las emisiones de Óxido nítrico (NO<sub>x</sub>) tienen como causa la combustión de los vehículos a diésel, representando el 89% del total, equivalente a 135,171.70 toneladas de NO<sub>x</sub> al 2016, como se muestra en la Gráfico 4.

**Gráfico 4. Emisiones de NO<sub>x</sub> por tipo de combustible Lima-Callao (Ton/año - 2016).**

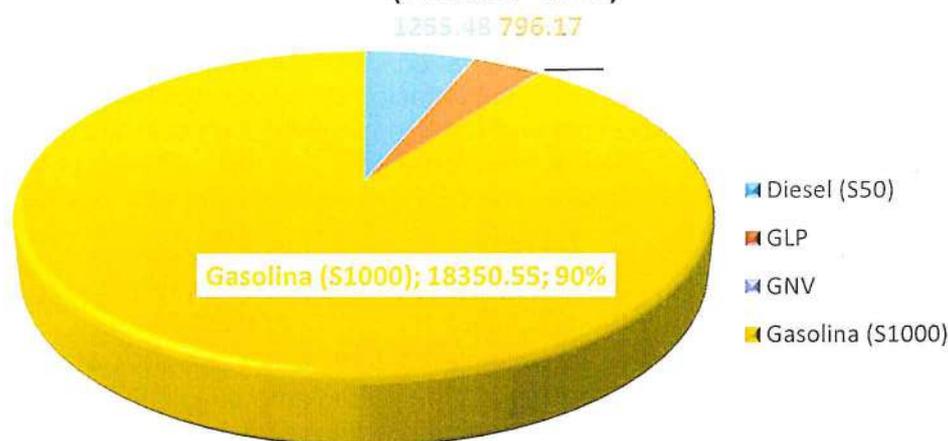


Fuente: MINAM Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao (2019)

Con relación a las emisiones de dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>) (38 764 ton/año), cabe indicar que estas no dependen de la tecnología vehicular (Euro), sino del contenido de azufre presente en el combustible. En ese sentido, considerando que desde el 2012 Lima y Callao ya contaban con disponibilidad de diésel de bajo azufre (S50) al 100%, se aprecia que el mayor aporte de emisiones de SO<sub>2</sub> durante el 2016 es atribuible a la combustión de vehículos a gasohol/gasolina (90%), como muestra la Gráfico 5.



**Gráfico 5. Emisiones de SO2 por tipo de combustible Lima-Callao (Ton/año - 2016)**



Fuente: MINAM Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao (2019)

Finalmente, respecto de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), según el Reporte Anual de Gases de Efecto Invernadero (RAGEI) de Combustión Móvil del año 2019, en el referido año se reportó 63 238,17 Gg CO<sub>2</sub>eq, de los cuales, el sector transporte tiene una participación del 40,56 % del total, siendo el primer lugar con mayores emisiones de GEI<sup>9</sup>.

Como se puede apreciar, el parque automotor es un agente importante de contaminación ambiental, siendo los buses con combustible a diesel y con una antigüedad mayor a quince (15) años (pre-euro), los principales responsables de la emisión de PM<sub>2,5</sub>.

En ese contexto, la reducción de la contaminación ambiental es un tema prioritario en las agendas de los países, así como de las organizaciones y acuerdos internacionales. Precisamente, la Agenda 2030, a través del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11: "Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles" orienta a los países a reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire. Asimismo, la referida Agenda establece el ODS 3 "Salud y bienestar" referido a la reducción del número de muertes y enfermedades producidas por la contaminación del aire; y, el ODS 13 "Acción por el clima" que versa sobre la incorporación de medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.

En lo que respecta a la gestión de la calidad del aire, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), a través de la Evaluación de Desempeño Ambiental del Perú (2016), recomendó, entre otros aspectos, promover el chatarreo de vehículos antiguos que todavía se encuentran en uso, como medida para reducir las emisiones.<sup>10</sup>



<sup>9</sup> <https://infocarbono.minam.gob.pe/reportes-sectoriales/energia-2019/>

<sup>10</sup> <https://www.cooperacionsuiza.pe/wp-content/uploads/2020/07/9.Compromisos-internacionales-Patricia-Iturrequi.pdf>

En ese contexto, con fecha 22 de abril del 2016, el Perú suscribió el Acuerdo de París en el marco de la Asamblea General de la Naciones Unidas (ONU), ratificado mediante Decreto Supremo N° 058-2016-RE. De esta manera, se brindó un mensaje clave sobre el compromiso del país consistente en el inicio de las acciones para la implementación de sus Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC, por sus siglas en inglés), posicionando la reducción de la vulnerabilidad de las poblaciones ante eventos climáticos como objetivo primordial para la nación y coadyuvar a los esfuerzos globales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y cumplir con los objetivos prioritarios 5 y 8 de la Política Nacional del Ambiente, aprobada por Decreto Supremo N° 023-2021-MINAM.

Asimismo, mediante Resolución Ministerial N° 142-2021-MINAM, el MINAM aprobó el Plan de Acción para el Mejoramiento de la Calidad del Aire de Lima y Callao 2021-2025, el cual cuenta entre sus principales medidas con la medida FM-11 "Chatarreo obligatorio de vehículos de Transporte Público internados en depósitos vehiculares", sustentada en el hecho que: "(...) las emisiones provenientes del parque automotor representan un 58% de las emisiones del material particulado de 2.5 (PM2.5) en Lima Metropolitana y Callao. Dentro de esta ratio, el 65% de las emisiones vehiculares provienen de los vehículos pre-euro, es decir, vehículos con una antigüedad mayor a 15 años<sup>11</sup>, los cuales son los responsables de la mayor cantidad de emisiones atmosféricas".

- **Sobre la seguridad vial**

Los siniestros de tránsito son otros de los problemas que afectan los derechos fundamentales a la vida, la integridad y el libre desarrollo de las personas, siendo una de las principales causas de muerte y lesiones en todo el mundo. Así, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, a nivel mundial, los siniestros viales son la causa de aproximadamente 1,3 millones de defunciones prevenibles y de 50 millones de traumatismos cada año<sup>12</sup>.

En el Perú, de acuerdo con el Estudio de Carga de Enfermedad realizado por el Ministerio de Salud, se concluyó que los accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de los años de vida saludables perdidos, seguido de la artrosis, la diabetes, las infecciones de las vías respiratorias bajas, la dependencia y abuso de alcohol, la enfermedad cerebrovascular, la degeneración cerebral y demencia, la depresión unipolar y la enfermedad cardiovascular hipertensiva; y, para el caso específico de la población de 5 a 14 años, los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa más importante de años de vida saludable perdidos<sup>13</sup>.

Con relación a los siniestros viales ocurridos en el país, cabe indicar que, durante el año 2022, se registraron un total de ochenta y tres mil ochocientos noventa y siete (83,897) siniestros de tránsito a nivel nacional; en los cuales, tres mil trescientos veintiocho (3,328) personas resultaron fallecidas y cincuenta



<sup>11</sup> DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC. Reglamento Nacional de Administración de Transporte Artículo 25. Antigüedad de los vehículos de transporte terrestre: "25.1.1 La antigüedad máxima de permanencia en el servicio será de hasta quince (15) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de su fabricación."  
<sup>12</sup> Organización Mundial de la Salud. "Plan Mundial. Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030". 20 de octubre de 2021. En: <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>  
<sup>13</sup> Ministerio de Salud. Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control de Enfermedades. Estudio de Carga de Enfermedad, 2019. En <https://www.dge.gob.pe/portal/docs/tools/CargaEnfermedad/CargaEnfermedad2019.pdf> consultado el 01 de octubre de 2020.

y tres mil quinientas cincuenta y dos (53,552), con lesiones. Asimismo, durante el primer semestre del año 2023 se han registrado un total de cuarenta y dos mil setecientos ochenta y cuatro (42,784) siniestros de tránsito a nivel nacional, en los cuales fallecieron mil quinientas dieciocho (1,518) personas y veintiocho mil trescientas setenta (28,370) personas lesionadas.

Ahora bien, comparados los primeros semestres de los años 2022 y 2023, se advierte un incremento de 3.3% de la ocurrencia de siniestros de tránsito, tal como se muestra en la Tabla 1, mostrando una tendencia creciente; con lo cual, de no adoptarse las medidas necesarias, se prevé que al finalizar el año 2023, se tenga como resultado un mayor número de siniestros viales en comparación con el año 2022, y, consecuentemente, un mayor número de personas fallecidas y lesionadas.

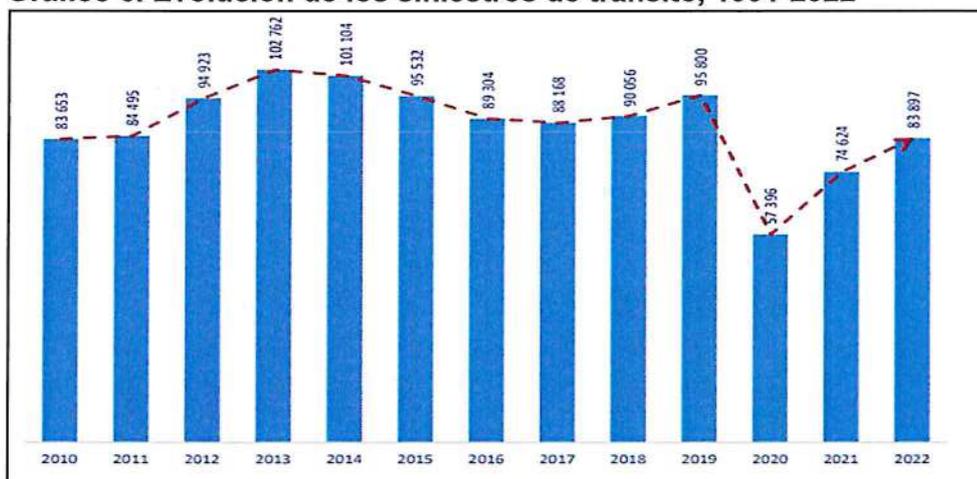
**Tabla 1: Cifras de Siniestralidad Vial, I Semestre, 2022 - 2023."**

Periodo	Siniestro de tránsito	Personas fallecidas	Personas heridas
2022 (enero – junio)	41,428	1,573	26,569
2023 (enero – junio)	42784	1,518	28,370
Variación de valores absolutos	+1,356	-55	+1,801
Porcentaje de variación	+3.3%	-3.5	+6.8%

Fuente: DIVEST/DIRTIC - Policía Nacional del Perú  
Elaboración: Observatorio Nacional de Seguridad Vial - MTC

En los Gráficos 6 y 7, se muestra la evolución de los siniestros viales, así como de las personas fallecidas y lesionas a causa de ellos, registrados en el periodo comprendido entre el 1991 al 2022, respectivamente, evidenciándose un incremento importante.

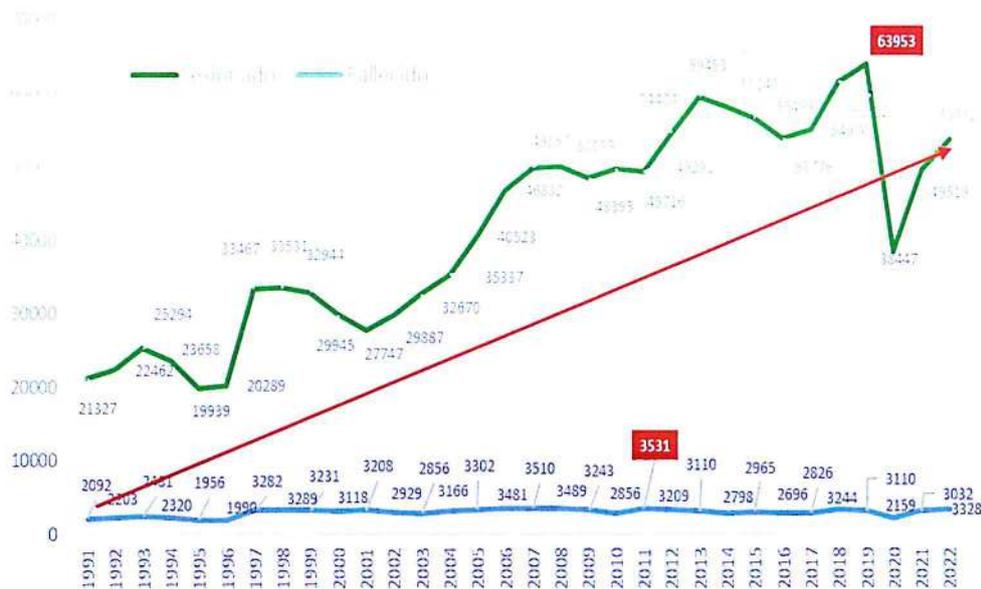
**Gráfico 6. Evolución de los siniestros de tránsito, 1991-2022"**



Nota: Periodo 2020-2021, disminución por el COVID  
Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST  
Elaboración: Observatorio Nacional de Seguridad Vial – MTC

**Gráfico 7. Muertes y lesiones en accidentes de tránsito, 1991 - 2022**





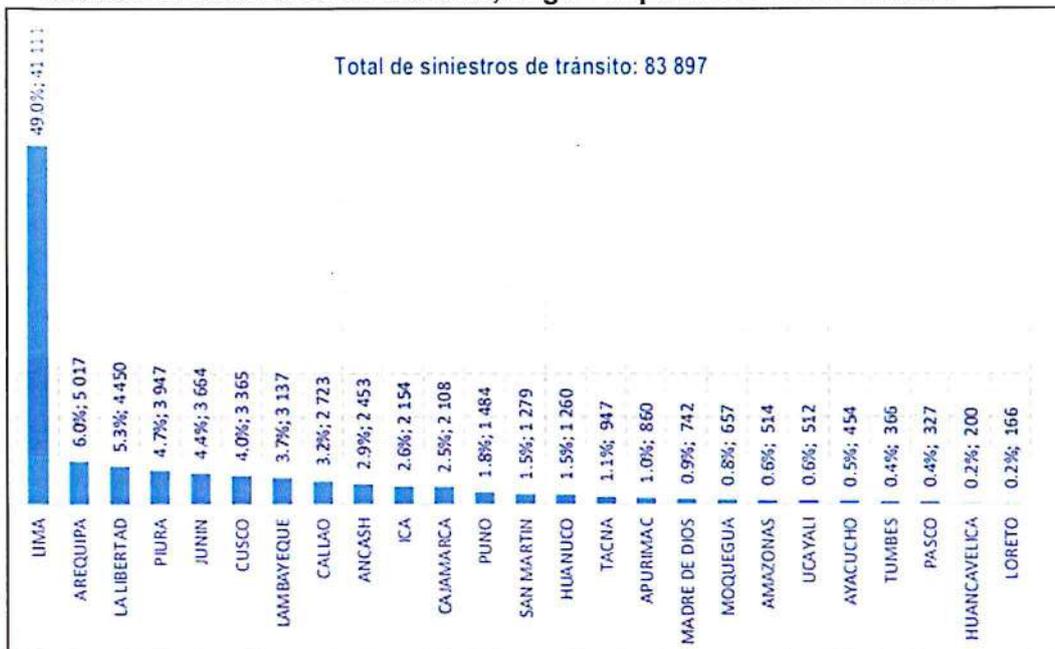
Nota: Período 2020-2021, disminución a consecuencia del COVID.

Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Asimismo, cabe precisar que, en relación con la distribución de los siniestros de tránsito según departamentos, se advierte que más del 49% del total de accidentes sucedieron en Lima (41,111 accidentes), como se muestra en el siguiente **Grafico 8**:

**Gráfico 8. Siniestros de tránsito, según departamento en el 2022**



Fuente: DIVEST/DIRTIC - Policía Nacional del Perú

Elaboración: Observatorio Nacional de Seguridad Vial – MTC

En cuanto a las causas de los siniestros viales en el país, se advierte que desde el año 2017 hasta el año 2022, estas son atribuibles principalmente a las conductas del conductor (exceso de velocidad, imprudencia, y el estado de ebriedad), representando más del 63.9% de los siniestros de tránsito. Es por ello, que la “Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 – 2030”,



aprobada mediante Decreto Supremo N° 009-2023-MTC (en adelante, Política Nacional Vial 2023-2030), ha establecido como un problema público la pérdida de vidas y capacidades humanas por la inseguridad vial, y tiene como un objetivo prioritario de “Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de las y los usuarios viales en la movilidad”.

Asimismo, se aprecia dentro de las causas de siniestros de tránsito, las fallas mecánicas y el mal estado de las luces, tal como se aprecia en la **Tabla 2**.

**Tabla 2. Causas de siniestros de tránsito. 2017 – 2022**

<b>Causas de accidentes</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Exceso de velocidad	28.86%	27.81%	27.43%	26.89%	27.62%	26.85%
Imprudencia del conductor	29.38%	28.71%	29.66%	29.86%	28.22%	27.86%
Ebriedad del conductor	7.68%	7.33%	7.05%	6.12%	6.56%	7.54%
Imprudencia del peatón	6.23%	5.94%	4.86%	3.60%	3.31%	3.25%
Imprudencia del pasajero	1.77%	1.17%	1.33%	0.94%	0.66%	0.93%
Exceso de carga	0.23%	0.43%	0.34%	0.25%	0.32%	0.41%
Desacato Señal de Tránsito del Conductor	2.19%	1.11%	0.92%	0.92%	0.64%	0.62%
Desacato Señal de Tránsito del Peatón	0.00%	0.25%	0.25%	0.14%	0.08%	0.12%
Falla Mecánica	2.10%	2.14%	1.70%	1.66%	1.74%	1.45%
Falta de Luces	0.48%	0.45%	0.43%	0.22%	0.21%	0.25%
Vía en mal estado	1.79%	1.88%	1.63%	1.57%	1.74%	1.69%
Señalización Defectuosa	0.52%	0.53%	0.55%	0.21%	0.27%	0.22%
Invasión de Carril	2.35%	2.39%	2.01%	2.11%	1.90%	2.23%
Vehículo mal Estacionado	0.62%	0.48%	0.55%	0.35%	0.27%	0.25%
Factor Ambiental	0.83%	0.90%	0.96%	0.87%	0.91%	0.77%
Estado de Ebriedad del Peatón	0.50%	0.80%	0.50%	0.33%	0.16%	0.23%
No identifica la causa	3.89%	6.12%	5.48%	4.79%	5.20%	5.14%
No tiene la certeza de determinar la causa	3.42%	4.45%	4.54%	6.12%	5.41%	4.66%
Otros (Especifique)	7.16%	7.11%	9.82%	13.04%	14.79%	15.56%
<b>Total de siniestros reportados</b>	<b>88 168</b>	<b>90 056</b>	<b>95 800</b>	<b>57 396</b>	<b>74 624</b>	<b>83 897</b>

Nota: Periodo 2020-2021, disminución por el COVID.

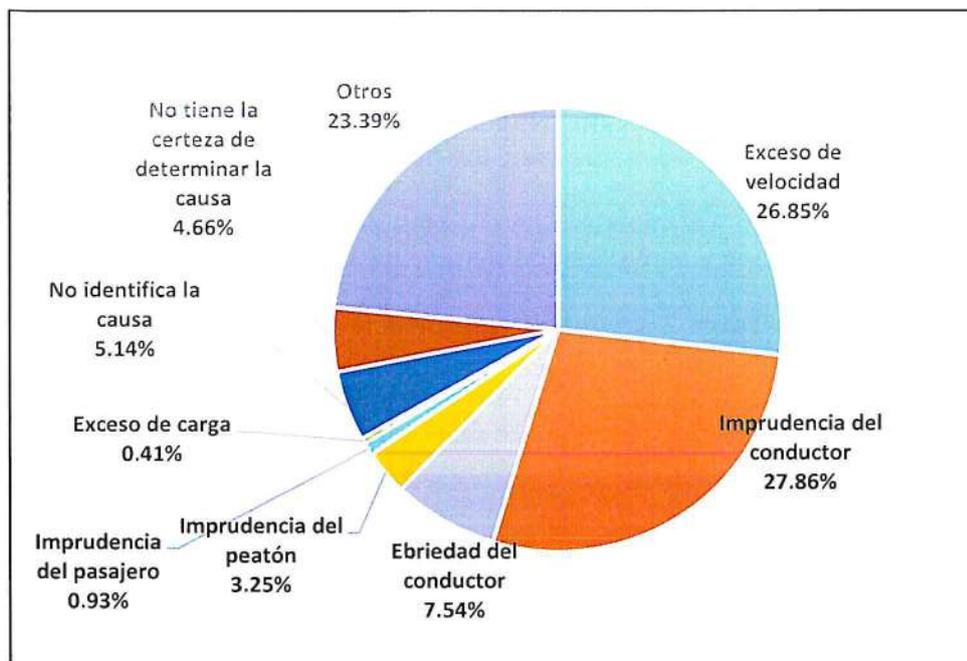
Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

En específico, en el año 2022 las principales causas de siniestros fueron el exceso de velocidad que representó el 26.85%, la imprudencia del conductor con 27.86% y ebriedad de conductor con 7.54%, lo cual vendría a representar en total el 62.25% de siniestros, tal como se muestra en el **Gráfico 9**.

**Gráfico 9. Porcentaje de causas de siniestros de tránsito, 2022**





Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST  
 Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Asimismo, la falla mecánica y la falta de luces representaron, respectivamente, 1.45% y 0.25% de las causas de siniestros de tránsito, los cuales son problemas más recurrentes en los vehículos de mayor antigüedad.

Sobre esto último, cabe señalar que desde 1990, en nuestro país, se ha producido un rápido crecimiento del parque vehicular; sin embargo, ello se ha producido sin el debido control de los riesgos que este escenario podría implicar. Así, este incremento de vehículos se materializó sin la debida verificación de los estándares de seguridad, permitiendo el ingreso de vehículos usados y que requerían transformaciones para adaptar el volante<sup>14</sup>.

Con relación a ello, es preciso mencionar que la seguridad vehicular pasiva<sup>15</sup> exige que los vehículos cuenten con elementos de seguridad aptos para que sean usados al momento de un accidente, a fin de minimizar los daños materiales y personales, tales como: cinturón de seguridad, sistemas de absorción de impactos, sistemas de retención infantil-SRI; tablero de instrumentos sin bordes agudos, parabrisas laminado, entre otros; los cuales son elementos cuya efectividad se ve reducida en los vehículos obsoletos al desgaste producido por el uso y el transcurso del tiempo. Por tanto, resulta necesario evitar el retorno al parque automotor de dichos vehículos obsoletos, puesto que inciden directamente en la seguridad vial de la población, poniendo en riesgo la vida y la salud de las personas.

Los riesgos de siniestralidad vial de este tipo de vehículos se advierten en los índices actuales de siniestralidad por falla mecánica; y, en el hecho que, entre el 2006 y el 2021, se produjeron entre 2,000 y 2,500 accidentes anuales, cuya



<sup>14</sup> "Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2021", aprobado mediante Decreto Supremo N° 019-2017-MTC

<sup>15</sup> Se define como el conjunto de acciones y elementos de seguridad de los vehículos y demás elementos del tráfico que intervienen durante y después de un siniestro, con el objetivo de reducir su impacto sobre las y los usuarios viales (Fundación MAPFRE).

causa se atribuye al estado o condición de los vehículos, conforme a lo señalado por la Policía Nacional del Perú<sup>16</sup>.

Por tanto, en atención a la problemática descrita, resulta necesario adoptar mecanismos de disuasión de conductas infractoras, así como medidas eficientes para el retiro de los vehículos que no reúnen las condiciones técnicas mínimas para circular en condiciones de seguridad, a efectos de reducir los riesgos para la vida y la integridad de las personas, garantizando el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial.

## **SOBRE EL ESTADO ACTUAL DE LA SITUACIÓN FÁCTICA QUE SE PRETENDE REGULAR**

Conforme se ha desarrollado en los párrafos anteriores, la problemática viene a ser (i) la contaminación ambiental del parque automotor y (ii) riesgo de seguridad vial, ambos ocasionado por un parque automotor desfasado. Al respecto, y para un adecuado dimensionamiento de la situación fáctica, es importante realizar las siguientes precisiones:

- **Sobre los vehículos internados en depósitos vehiculares sujetos al procedimiento de declaración de abandono y chatarreo.**

Los depósitos vehiculares administrados por las autoridades competentes tienen por función primordial albergar aquellos vehículos internados por: la aplicación de una medida preventiva de internamiento, en el marco de las acciones de fiscalización y sanción; y, la ejecución de medidas de embargo en forma de secuestro conservativo, en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva. Lo antes mencionado permite, por un lado, impedir que vehículos utilizados en la comisión de una infracción administrativa continúen circulando, minimizándose así el riesgo para la vida y salud de las personas, y, por otro lado, asegurar el cumplimiento del pago de una multa administrativa.

El cumplimiento de la finalidad antes mencionada se estuvo viendo mermada, debido la saturación de los depósitos vehiculares; por ello, mediante DU 019-2020, se buscó descongestionar los depósitos y combatir la degradación ambiental y la seguridad vial, se incorporó el procedimiento de chatarreo para aquellos vehículos internados en depósitos, que se encontraban obsoletos y abandonados durante años por sus propietarios. Posteriormente, se aprobó el Reglamento de Chatarreo Obligatorio.

No obstante, dado que el procedimiento de declaración de abandono solo estaba dirigido a los vehículos internados en aplicación de una medida preventiva en el marco de un procedimiento administrativo sancionador, no se logró descongestionar efectivamente los atiborrados depósitos vehiculares.

Por ello, a través del Decreto Legislativo N° 1594, se modificó el artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, con la finalidad de incluir al procedimiento de declaración de abandono y chatarreo de vehículos internados en los depósitos, a los vehículos que ingresaron como consecuencia de una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, dictada en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva.

<sup>16</sup> Documento Prospectivo "Desarrollo de la fase de Análisis Prospectivo" del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial.2017-2021, aprobado mediante Decreto Supremo N° 019-2017-MTC  
En: [https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv\\_2017-2021.pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv_2017-2021.pdf)



La inclusión de esta disposición, permitirá desconcentrar los depósitos vehiculares administrados por los gobiernos regionales, gobiernos locales, PNP, SUTRAN y de la ATU.

Respecto a la situación de los depósitos en ATU, la Oficina de Administración, ha informado que al 11 de enero del año en curso (2024), se encuentran internados 2270 vehículos en los nueve (9) depósitos que administra la entidad dentro de Lima Metropolitana y Callao, los cuales se ubican en los siguientes lugares: Av. Campoy, Ate-Circunvalación, Av. Argentina, Comas-Santa Anita, Huachipa, dentro de Lurín, tenemos los depósitos Lurín, Lurín 1, Lurín 2, y Lurín 4, los cuales cuentan con la siguiente capacidad:

**Tabla 3: Capacidad de los depósitos vehiculares**

DEPÓSITOS ATU	ESPACIOS OCUPADOS					ESPACIOS OCUPADOS (A + B + C + D + E)	CAPACIDAD DISPONIBLE	CAPACIDAD TOTAL
	Por Medida Preventiva - DFS	Por Medida Preventiva - SAT	Por Medida Preventiva y Coactiva - UFEC	Por Medida Coactiva - UFEC	Por Medida Coactiva - SAT			
	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)			
Campoy	221	46	52	20	20	359	11	370
Ate - Circunvalación	63	1	38	1	0	103	32	135
Argentina	112	0	61	0	0	173	142	315
Comas - Santa Ana	228	23	50	2	170	473	107	580
Lurín	11	0	0	0	431	442	1	443
Lurín 1	93	1	2	0	0	96	267	363
Lurín 2	153	26	3	0	0	182	105	287
Lurín 4	0	0	44	17	3	64	183	247
Huachipa	55	0	0	14	309	378	2	380
<b>TOTAL</b>	<b>936</b>	<b>97</b>	<b>250</b>	<b>54</b>	<b>933</b>	<b>2,270</b>	<b>850</b>	<b>3,120</b>
						<b>73%</b>	<b>27%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Oficina de Administración de ATU-Tesorería

Conforme se aprecia del gráfico precedente, a la fecha se encuentra ocupado el 73% de la capacidad total de los depósitos vehiculares, de los cuales 1237 vehículos cuentan con una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, lo que equivale al 54.54% de los vehículos internados.

Cabe precisar, que de los nueve (9) depósitos con los que cuenta ATU, solo cinco (5) depósitos se encuentran operativos; Campoy, Ate Circunvalación, Argentina, Comas - Santa Ana y Huachipa; mientras que los cuatro (4) depósitos ubicados en Lurín actualmente son utilizados como cementerios vehiculares. Esta medida se adoptó en base a criterios como el estado actual del vehículo y/o el tiempo de permanencia del vehículo en el depósito.

Ahora bien, los vehículos que se encuentran internados en estos depósitos (cementerios vehiculares) son los que precisamente vienen siendo evaluados con prioridad en la Dirección de Fiscalización y Sanción de la ATU (en adelante, DFS). Entre los cuatro (4) depósitos hay 1340 espacios para albergar vehículos, de los cuales a la fecha se encuentran internados 724 vehículos, que, de ellos, 497 cuentan con medida de embargo en forma de secuestro conservativo, es decir, el 68.62% de vehículos internados en estos depósitos.

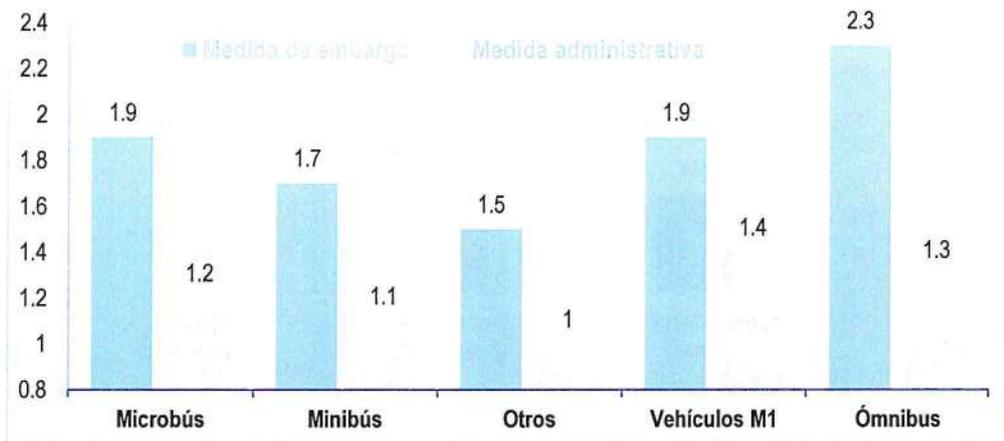
Por otro lado, resulta preocupante que en los depósitos de "Lurín" y "Huachipa" en los que en su gran mayoría los vehículos internados son aquellos que cuentan con una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, hayan alcanzado prácticamente su capacidad máxima para albergar vehículos, quedando solo 1 y 2 espacios disponibles respectivamente. Sobre



esto, hay que tener en cuenta que son medidas de embargo dispuestas por el Servicio de Administración Tributaria - SAT y que fueron transferidas en su oportunidad a la ATU, por ende, son vehículos que cuentan con varios años internados en los depósitos, por lo que se estima no serán retirados por sus dueños.

En relación a la temporalidad, los vehículos con medidas de embargo en forma de secuestro conservativo predominan en cuanto al tiempo de permanencia en los depósitos vehiculares en cada categoría vehicular, según el registro promedio calculado en años.

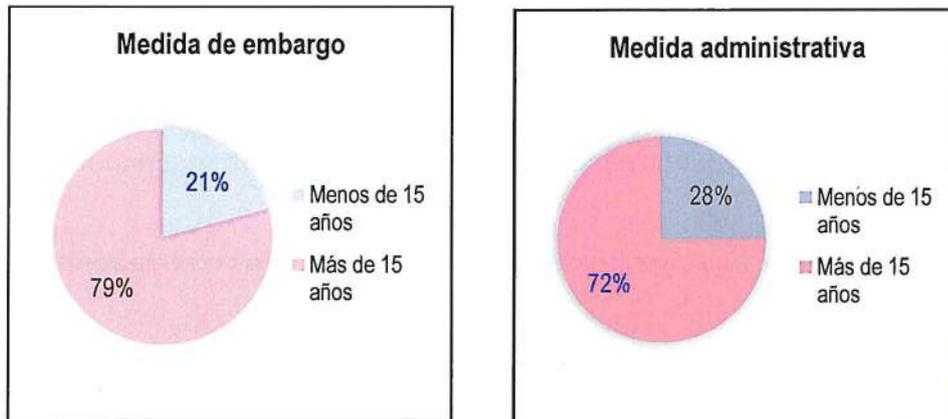
**Gráfico 10: tiempo promedio de permanencia calculado en años**



Fuente: Oficina de Administración de ATU-Tesorería

Por otra parte, de los vehículos internados que cuentan con una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, el 79% de ellos superan los 15 años contados desde la fecha de su fabricación, porcentaje mayor al de los que cuentan con una medida preventiva de internamiento, el cual representa el 75%.

**Gráfico 11: Antigüedad de los vehículos**



Fuente: Oficina de Administración de ATU-Tesorería

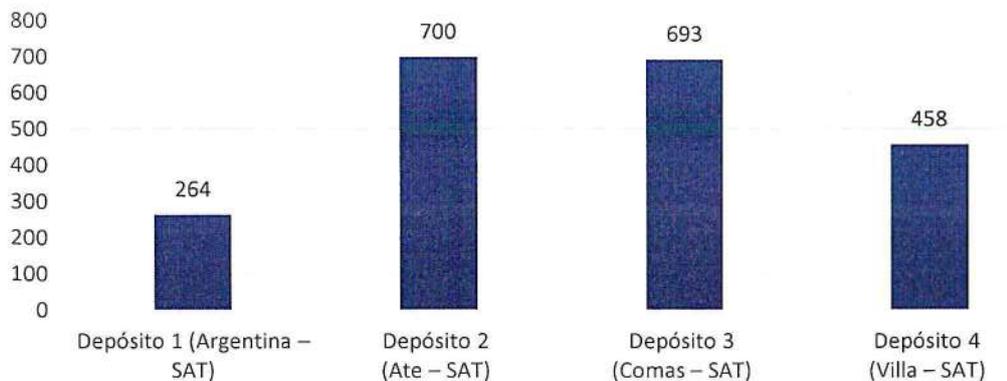
En virtud de lo expuesto, se evidencia la necesidad de adecuar el Reglamento de Chatarreo Obligatorio y el Reglamento de Chatarreo, conforme a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1594, incorporando dentro de los presupuestos para declarar el abandono del vehículo a aquellos vehículos que



cuenten con una medida de embargo en forma de secuestro conservativo. Dicha actuación permitiría que el 79% de los vehículos que cuenten con una medida de embargo en forma de secuestro conservativo y que hayan superado los 15 años, previa declaración de abandono, pasen directo a chatarreo obligatorio.

De otro lado, para el caso de la Municipalidad Metropolitana de Lima, el SAT, informa que cuenta con 4 depósitos con capacidad para albergar 2,115 vehículos, conforme a lo siguiente:

**Gráfico 12. Capacidad de aforo para vehículos en los depósitos de la Municipalidad de Lima Metropolitana (SAT)**



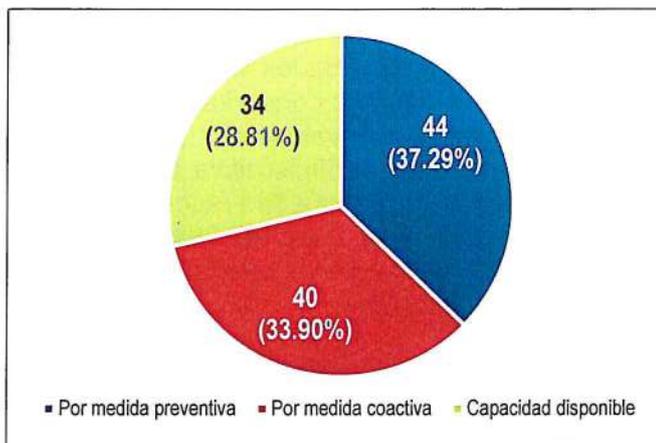
Fuente: SAT de Lima

Asimismo, el SAT informa que actualmente cuenta con 626 vehículos internados en el marco de un procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito y 471 por medidas de embargo en forma de secuestro conservativo.

Por otro lado, la SUTRAN, a la fecha, cuenta con un (1) depósito ubicado en el distrito de Santa Rosa (Lima) de 10 000 m<sup>2</sup> con una capacidad total para albergar ciento dieciocho (118) vehículos. A la fecha, la SUTRAN señala que solo tiene una disponibilidad del 29%, pues se encuentran internados un total de ochenta y cuatro (84) vehículos, de los cuales cuarenta (40) corresponden a internamientos dispuestos por medidas de embargo en forma de secuestro conservativo, y cuarenta y cuatro (44) por medidas de internamiento vehicular dictadas en el marco de un procedimiento administrativo sancionador. De esta forma, más del 50% de los vehículos internados en el depósito de SUTRAN se realizaron por medidas de embargo administrativo. El siguiente gráfico muestra el número y participación de vehículos internados según medida.

**Gráfico 13. Capacidad utilizada y disponible en el depósito de SUTRAN, según medida (%)**



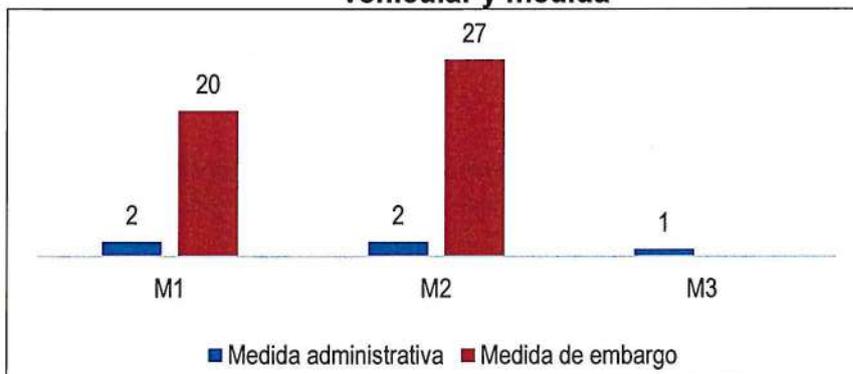


Fuente: SUTRAN.  
Elaboración: Propia.

Adicionalmente, la SUTRAN señala que los vehículos internados presentan en promedio más de 12 meses de internamiento en el depósito, e inclusive habría vehículos hasta con más de tres (3) años de internamiento en el depósito. La siguiente figura muestra que, en promedio, los vehículos de categoría M3 internados con medidas de embargo tienen 27 meses internados en el depósito de SUTRAN. Del mismo modo, los vehículos de categoría M1 con medida de embargo tienen 20 meses internados en el depósito de SUTRAN. Estos niveles representan 18 y 25 meses más que los vehículos de categoría M1 y M2 con medidas de internamiento administrativa, respectivamente.



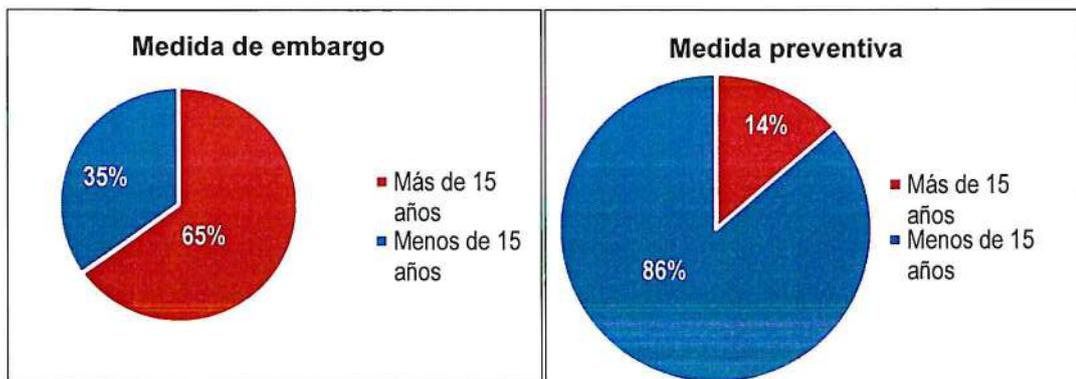
**Gráfico 14. Tiempo promedio de internamiento (meses) según categoría vehicular y medida**



Fuente: SUTRAN.  
Elaboración: Propia.

Ahora bien, con relación a la antigüedad de los vehículos internados, la SUTRAN advierte que el 65% de los vehículos internados por una medida de embargo en forma de secuestro conservativo presentan una antigüedad mayor a los quince (15) años (26 vehículos). Mientras que, para los vehículos internados por una medida administrativa de internamiento vehicular, el 14% de estos presentan una antigüedad superior a los quince (15) años (6 vehículos). En otras palabras, más del 38% del total de vehículos internados en el depósito de SUTRAN tiene una antigüedad mayor a 15 años, tal como se muestra en la siguiente figura.

**Gráfico 15. Vehículos internados mediante medida de embargo en forma de secuestro conservativo o por medida administrativa, según años de antigüedad**



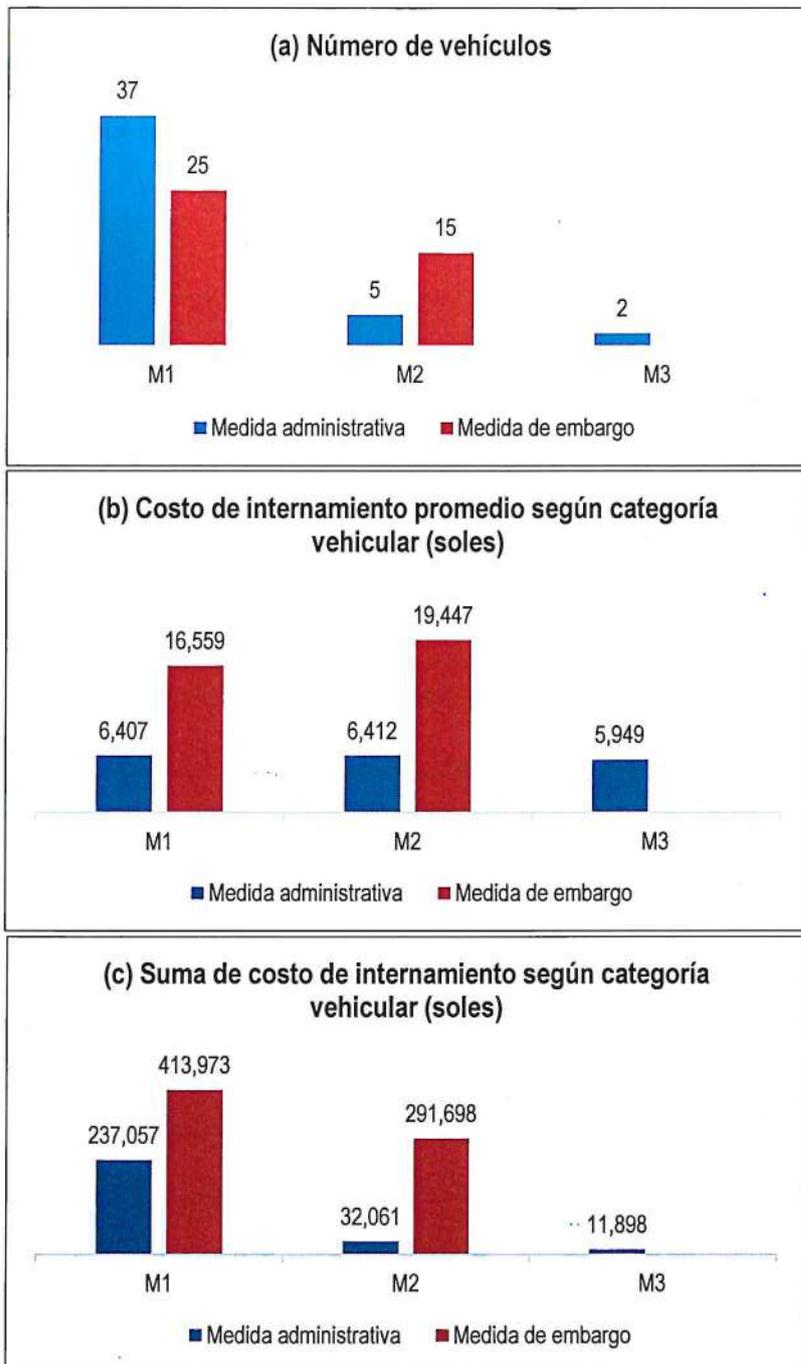
Fuente: SUTRAN.  
Elaboración: Propia.

Por su parte, en lo que respecta al costo de internamiento por los vehículos internados en el depósito vehicular, la SUTRAN señala que, en todas las categorías vehiculares, el costo de los vehículos internados mediante medida de embargo en forma de secuestro conservativo es mayor que el costo de los vehículos internados por medida administrativa de internamiento vehicular. Así, para los vehículos internados por medidas de embargo en forma de secuestro conservativo, la deuda promedio por vehículo para la categoría M2 es de más 19 mil soles, seguido por la categoría de vehículos M1, con una deuda promedio por vehículo mayor 16 mil soles.

Es así que, la SUTRAN advierte que el costo de internamiento de los vehículos clasificados como M1, internados por medida de embargo en forma de secuestro conservativo, totalizan los 413 mil soles, seguido por los vehículos de categoría M2 con casi 300 mil soles, tal como se muestra en el siguiente gráfico:

**Gráfico 16. Número de vehículos, costo de internamiento promedio y costo de internamiento total de vehículos internados, según categoría de vehículos**





Fuente: SUTRAN.  
Elaboración: Propia.

Además de ello, al estar dichos vehículos obsoletos e inmersos en un procedimiento de ejecución coactiva, se corre el riesgo de que los mismos sean subastados y, de esta manera retornen al parque automotor, poniendo en riesgo la vida, la salud y el medio ambiente. Así, por ejemplo, en el año 2022 el diario "El Comercio" informaba que, en la subasta de vehículos realizada por el SAT Lima, el 46% eran vehículos que tenían una antigüedad mayor a los 15 años.

El SAT-Lima nos ha informado que en el último remate efectuado el 2023 se han rematado 115 vehículos con una antigüedad mayor a 15 años, que se encontraban internados por medida de ejecución coactiva. De dichos vehículos, 61 estaban destinados al transporte público y 51, a uso particular.



Complementariamente, en un reportaje de “El Comercio” se hace referencia a que buena cantidad del parque automotor que se encuentra en los depósitos vehiculares viene a ser de vehículos inmersos en procedimientos de ejecución coactiva; así como de la necesidad de dinamizar el procedimiento del chatarreo.



Fuente: <https://elcomercio.pe/lima/transporte/poder-ejecutivo-aprueban-norma-que-agiliza-el-chatarreo-de-vehiculos-en-abandono-ultimas-noticia/>

En consecuencia, al no considerar la normativa vigente sobre chatarreo obligatorio a los vehículos internados en depósitos en virtud de medidas cautelares en forma de secuestro conservativo dictadas en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva, no se estarían logrando los objetivos para los que se creó el chatarreo obligatorio, toda vez que no se podría chatarrear la mayor cantidad de vehículos que saturan los depósitos vehiculares, y que, además, de la evidencia mostrada, se advierte que son los vehículos que tienen un mayor antigüedad (obsoletos) y cuentan con una mayor deuda por multas, derecho de depósito y gastos de traslado.

- **Respecto al número de vehículos chatarreados debido a la verificación de motor y chasis**

Gran parte de los vehículos declarados en abandono por la DFS no han podido ser finalmente chatarreados, debido a que la regulación del artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020 resultaba restrictiva (ahora, modificada por el Decreto Legislativo N° 1594) pues, para proceder con el chatarreo de un vehículo se exigía el cumplimiento de requisitos legales y técnicos, caso contrario, los vehículos eran excluidos del procedimiento de chatarreo, ocasionando que estos fueran custodiados indefinidamente por la ATU.

Así, en el año 2022, solo se chatarrearon 12 vehículos, de los cuales, tan solo en de 7 de ellos, se pudo inscribir la baja vehicular en la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (en adelante SUNARP), toda vez que, la regulación que se encontraba vigente, exigía que se realice la verificación del número de motor y chasis, y que esta coincida con la información que publicita la SUNARP.

**Cuadro 4: Vehículos chatarreados en el 2022**



NRO	PLACA	AÑO CHATARREO	CON BAJA VEHICULAR
1	B5F754	2022	SI
2	F3O554	2022	SI
3	A7X728	2022	SI
4	D5N503	2022	SI
5	B2L785	2022	SI
6	F5R789	2022	SI
7	C7Y788	2022	SI
8	SID022	2022	NO
9	AVM283	2022	NO
10	RGT347	2022	NO
11	A0S774	2022	NO
12	B2R723	2022	NO

Elaboración: DFS de la ATU

En ese sentido, hasta la fecha, no ha podido inscribirse ante la SUNARP la baja vehicular de 5 de los vehículos chatarreados en el año 2022.

En el 2023, la DFS evaluó 407 vehículos, de los cuales solo se chatarrearon 43 vehículos; 210 vehículos fueron excluidos del procedimiento por no coincidir el número de motor y chasis con el registrado en la SUNARP, es decir, el 51.60% del total de vehículos evaluados no fueron chatarreados por el incumplimiento de este requisito.

Respecto a los 43 vehículos chatarreados por ATU, ocho (8) fueron chatarreados en el mes de julio, diez (10) del mes de agosto, trece (13) del mes de octubre, cinco (5) del mes noviembre, siete (7) del mes de diciembre, conforme al siguiente detalle:

**Cuadro 5: vehículos chatarreados en el mes de julio 2023**

NRO	PLACA	ACTA N°	AÑOS ANTIGÜEDAD	N° DE RESOLUCIÓN DE DECLARACIÓN DE ABANDONO	FECHA DE LA RDA
1	AHX020	C1716794	26	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 521014806-2021-ATU/DFS-SS	25/06/2021
2	B3J736	C1691246	32	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 521014810-2021-ATU/DFS-SS	25/06/2021
3	A9A745	C1684438	35	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 521015044-2021-ATU/DFS-SS	06/05/2021
4	D0U609	C1698199	19	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 521015039-2021-ATU/DFS-SS	05/05/2021



5	D3I629	C1701303	24	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 521014800-2021- ATU/DFS-SS	25/06/2021
6	C2O739	C1715671	32	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 521014815-2021- ATU/DFS-SS	25/06/2021
7	A6H750	A0002258	40	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523024909-2023- ATU/DFS-SS	16/06/2023
8	D9X331	C1724259	19	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 521014820-2021- ATU/DFS-SS	25/06/2021

Fuente: DFS de la ATU

**Cuadro 6: vehículos chatarreados en el mes de agosto 2023**

NRO	PLACA	ACTA	AÑOS ANTIGÜEDAD	N° DE RESOLUCIÓN DE DECLARACIÓN DE ABANDONO	FECHA DE LA RDA
1	H1K766	A0000535	30	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523024914-2023- ATU/DFS-SS	16/6/2023
2	W2E743	A0004662	25	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523024916-2023- ATU/DFS-SS	16/6/2023
3	AAP372	C1772130	25	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523026242-2023- ATU/DFS-SS	11/7/2023
4	W4C723	A0005189	23	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523026245-2023- ATU/DFS-SS	11/7/2023
5	A7A782	A0017077	31	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523026250-2023- ATU/DFS-SS	11/7/2023
6	F8S085	A0018492	30	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523026259-2023- ATU/DFS-SS	11/7/2023
7	X1U771	A0020565	35	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523026261-2023- ATU/DFS-SS	11/7/2023
8	W1D792	A0020409	30	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL	11/7/2023



				N° 523026264-2023-ATU/DFS-SS	
9	A7D726	A0023686	38	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523024932-2023-ATU/DFS-SS	16/6/2023
10	A9H711	57058-ATU-U	35	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523024918-2023-ATU/DFS-SS	16/6/2023

Fuente: DFS de la ATU

**Cuadro 7: vehículos chatarrados en el mes de octubre 2023**

NRO	PLACA	ACTA	AÑOS ANTIGÜEDAD	N° DE RESOLUCIÓN DE DECLARACIÓN DE ABANDONO	FECHA DE LA RDA
1	B2G613	C1772607	29	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523024919-2023-ATU/DFS-SS	16/6/2023
2	W1R737	80810-ATU-U	35	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523024923-2023-ATU/DFS-SS	16/6/2023
3	W2Q799	78881-ATU-U	31	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523032577-2023-ATU/DFS-SS	24/08/2023
4	A0U728	82214-ATU-U	31	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523032579-2023-ATU/DFS-SS	24/08/2023
5	W1O714	85004-ATU-U	29	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523032593-2023-ATU/DFS-SS	24/08/2023
6	D5E101	84180-ATU-U	26	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523032580-2023-ATU/DFS-SS	24/08/2023
7	Z1F718	A0008453	32	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523032582-2023-ATU/DFS-SS	24/08/2023
8	Y1D728	A0008451	30	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523032581-2023-ATU/DFS-SS	24/08/2023
9	F2K792	A0013531	32	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523032584-2023-ATU/DFS-SS	24/08/2023



10	A4I713	A0014334	33	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523032585-2023- ATU/DFS-SS	24/08/2023
11	B2S789	A0019346	36	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523032590-2023- ATU/DFS-SS	24/08/2023
12	A0H730	A0004658	31	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523036038-2023- ATU/DFS-SS	21/09/2023
13	U1A773	B618-ATU-U	31	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523036050-2023- ATU/DFS-SS	21/09/2023

Fuente: DFS de la ATU

**Cuadro 8: vehículos chatarreados en el mes de noviembre 2023**

NRO	PLACA	ACTA N°	AÑOS ANTIGÜEDAD	N° DE RESOLUCIÓN DE DECLARACIÓN DE ABANDONO	FECHA DE LA RDA
1	A0L766	68708- ATU-U	39	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523038990-2023- ATU/DFS-SS	23/10/2023
2	B3H719	75141- ATU-U	31	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523038994-2023- ATU/DFS-SS	23/10/2023
3	Z3J791	75826- ATU-U	32	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523038989-2023- ATU/DFS-SS	23/10/2023
4	A2I782	69733- ATU-U	36	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523038991-2023- ATU/DFS-SS	23/10/2023
5	A6N742	A0005185	37	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523038992-2023- ATU/DFS-SS	23/10/2023

Fuente: DFS de la ATU

**Cuadro 9: vehículos chatarreados en el mes de diciembre 2023**

NRO	PLACA	ACTA N°	AÑOS ANTIGÜEDAD	N° DE RESOLUCIÓN DE DECLARACIÓN DE ABANDONO	FECHA DE LA RDA
1	B6D706	A0007628	32	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL	21/09/2023



				N° 523036045-2023-ATU/DFS-SS	
2	B8F750	A0004309	30	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523036046-2023-ATU/DFS-SS	21/09/2023
3	A3B797	77280-ATU-U	31	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523038986-2023-ATU/DFS-SS	17/10/2023
4	C2M719	85271-ATU-U	33	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523042005-2023-ATU/DFS-SS	08/11/2023
5	A4H786	NC002483	38	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523041913-2023-ATU/DFS-SS	02/11/2023
6	F2G948	81966-ATU-U	29	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523041905-2023-ATU/DFS-SS	02/11/2023
7	F5V860	NC006932	37	RESOLUCIÓN SUBDIRECTORAL N° 523041906-2023-ATU/DFS-SS	02/11/2023

Fuente: DFS de la ATU

En suma, entre el 2022 y 2023, la ATU solo ha procedido con el chatarreo de un total de 55 vehículos. Cabe destacar, que esta cifra representa una cantidad mínima en comparación con la totalidad de vehículos internados en los depósitos vehiculares.

### **SOBRE LA IDENTIFICACIÓN Y DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS**

Conforme se ha desarrollado en los párrafos anteriores, la problemática viene a ser (i) afectación al medio ambiente por la existencia de un parque automotor abandonados en depósitos vehiculares, y (ii) afectación a la seguridad vial por la circulación de vehículos antiguos a pesar que estos deberían ser chatarreados.

Tomando en cuenta dichos problemas, con la entrada en vigencia de la propuesta normativa se espera alcanzar los siguientes objetivos:

**Cuadro 10.** Objetivos relacionados a los problemas públicos

Problema	Objetivos principales
----------	-----------------------



1	Afectación al medio ambiente por la existencia de un parque automotor abandonados en depósitos vehiculares	Reducir la contaminación ambiental al implementar el proceso de chatarreo a vehículos abandonados en depósitos vehiculares.
2	Afectación a la seguridad vial por la circulación de vehículos antiguos a pesar que estos deberían ser chatarreados	Reducir escenarios de siniestros por la circulación de vehículos antiguos en las vías terrestres.

## SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO

- **Necesidad**

En atención a lo expuesto, existe una necesidad de optimizar el marco regulatorio del chatarreo y superar el escenario fáctico que impide desechar vehículos incautados durante procedimientos de ejecución coactiva, siendo los más resaltantes los siguientes:

- Se debe promover el chatarreo de vehículos internados en depósitos y declarados en abandono, incorporando dentro de los presupuestos para declarar el abandono del vehículo a aquellos vehículos que cuenten con una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, dictada en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva cuyo título de ejecución lo constituye una sanción derivada de un procedimiento administrativo sancionador por la comisión de cualquier incumplimiento o infracción en materia de transporte o tránsito terrestre.
- Es importante modificar el Reglamento de Chatarreo, señalando expresamente a la Autoridad competente en el marco del Decreto Legislativo N° 1214 o del Decreto de Urgencia N° 019-2020, en los articulados que correspondan.
- Resulta necesario adecuar el Reglamento de Chatarreo Obligatorio, al Decreto Legislativo N° 1594, en lo referido a la eliminación de la verificación técnica de motor y chasis de los vehículos que pasan a chatarreo.
- Clarificar que el monto por guardianía que se señala en la resolución de inicio del procedimiento de declaración de abandono es referencial, se calcula (actualiza) hasta el día del pago efectivo y se incrementa diariamente según, por ejemplo, el "Tarifario de los servicios de Guardianía y Remolque derivados del internamiento de vehículos ejecutados por la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao - ATU". Por lo tanto, la falta de precisión en el importe adeudado puede llevar a informar incorrectamente a los administrados, quienes podrían rechazar el pago de un monto diferente al inicialmente consignado en la resolución de inicio.

Por ello, resulta necesario modificar el Reglamento de Chatarreo, así como el Reglamento de Chatarreo Obligatorio, a fin de incluir a aquellos vehículos internados en depósitos y declarados en abandono, incorporando dentro de los presupuestos para declarar el abandono del vehículo a los que cuenten



con una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, así como a la Autoridad correspondiente en cada una de las disposiciones necesarias para el caso del chatarreo en el marco del Decreto Legislativo N° 1214 o del Decreto de Urgencia N° 019-2020.

- **Viabilidad**

El numeral 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece que los Decretos Supremos son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la Ley, y son rubricados por el Presidente de la República y refrendados por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan.

Asimismo, de acuerdo a la Segunda Disposición Complementaria Final del DU 029-2019 que establece la obligación del MTC de emitir el Reglamento de dicha norma legal para regular el tratamiento técnico vehicular, así como los aspectos técnicos para la creación de los Programas de Chatarreo.

De la misma forma, el numeral 5.6 del artículo 5 del DU 019-2020, el "(...) *Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece el procedimiento para declarar el abandono del vehículo, los lineamientos para la determinación de su utilidad económica y las infracciones respecto de las cuales procede la declaración de abandono*".

En esa línea, para desarrollar la modificación realizada mediante Decreto Legislativo N° 1594, procedemos a proponer modificaciones e incorporaciones al Reglamento de Chatarreo, y al Reglamento de Chatarreo Obligatorio.

El presente Proyecto se enmarca en el desarrollo reglamentario de los cambios realizados mediante el citado Decreto Legislativo, toda vez que desarrolla y complementa la incorporación dentro del ámbito de aplicación del chatarreo obligatorio a los vehículos internados en virtud de medidas de embargo en forma de secuestro conservativo, dictadas en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva; y, además desarrolla y complementa la facilitación de las condiciones de aplicación del chatarreo obligatorio con relación a las características registrables del vehículo como el número de motor, chasis u otro, adecuándolo a los fundamentos y fines del chatarreo obligatorio.

Como se indicó anteriormente, los vehículos que ingresan al chatarreo obligatorio, a diferencia de aquellos que ingresan al chatarreo voluntario, son vehículos que han sido utilizados mayormente en el transporte informal o que ya se encuentran obsoletos, por lo que es muy probable que presenten deficiencias en sus características registrables; sin embargo, ello no puede ser impedimento para su chatarrización y retiro definitivo del parque automotor, puesto que representan un peligro para la vida, la salud pública y el medio ambiente; además de generar la saturación de los depósitos e impedir que las autoridades puedan disponer de dichos depósitos para sus actividades de fiscalización y sanción.

- **Oportunidad de la Propuesta.**

Tal como se ha indicado, el Proyecto se enmarca en desarrollar lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1594. Asimismo, en el contexto de preocupación



por los niveles de contaminación ambiental e incremento de los siniestros viales, los cuales tienen, entre una de sus causas, a los vehículos antiguos existentes en el parque automotor y a la comisión de infracciones a las normas de tránsito y seguridad vial. Así, los vehículos obsoletos no solo generan mayor contaminación ambiental, sino que también incrementan los riesgos de siniestros viales. Asimismo, los vehículos abandonados en los depósitos vehiculares generan saturación de estos mismos, impidiendo que puedan ser usados en futuras acciones de fiscalización, debilitando así la capacidad de respuesta por parte de la autoridad ante la comisión de infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre.

Consecuentemente, la aprobación del presente Proyecto resulta oportuna, toda vez que atiende un problema actual que viene afectado a todos los peruanos.

## RESPECTO A LAS MODIFICACIONES E INCORPORACIONES EN EL DECRETO SUPREMO

Por otro lado, resulta oportuno pronunciarnos sobre las modificaciones e incorporaciones que se realizan en el presente proyecto de Decreto Supremo, a efectos de una mejor comprensión de las mismas:

- **Modificaciones al Reglamento de Chatarreo**

El presente Decreto Supremo modifica el numeral 19.6 del artículo 19, los numerales 20.1 y 20.5 del artículo 20, el literal b) del numeral 24.1 y el numeral 24.3 del artículo 24, así como el numeral 5 del artículo 26 del Reglamento de Chatarreo.

Respecto al numeral 19.6 del artículo 19 del Reglamento de Chatarreo, se realiza la modificación a efectos de precisar que los cinco (5) días, son días hábiles. En ese sentido, el usuario o solicitante tiene cinco (5) días hábiles para subsanar las observaciones sobre la presentación de la documentación del vehículo.

Respecto las modificaciones a los numerales 20.1 y 20.5 del artículo 20, y el literal b) del numeral 24.1 y el numeral 24.3 del artículo 24 del Reglamento de Chatarreo, resulta importante señalar que en la propuesta normativa se incorpora el numeral 18 al artículo 3 del Reglamento de Chatarreo, a fin de definir el término "autoridad" como la autoridad competente que en el marco del Decreto Legislativo N° 1214 o del Decreto de Urgencia N° 019-2020, solicita a una Entidad de Chatarreo someter un vehículo al Proceso de Chatarreo.

Asimismo, el artículo 5 (declaración de abandono de los vehículos internados en depósitos y chatarreo obligatorio) del DU N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial, dispone en sus numerales 5.7 y 5.8, lo siguiente:

*"5.7 La autoridad que dispone el chatarreo obligatorio de un vehículo conforme a lo previsto en el presente artículo, entrega el vehículo a la Entidad de Chatarreo, con la sola verificación de la correspondencia del número de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo con aquel consignado en la Resolución de Declaración de Abandono y en la Tarjeta de Identificación Vehicular.*

*5.8 La caducidad de la placa y el retiro definitivo del Sistema Nacional de Tránsito Terrestre (SNTT) del vehículo sometido al proceso de*



*chatarreo previsto en el presente artículo, se realiza ante la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos, a solicitud de la Entidad de Chatarreo, únicamente, en mérito a la Resolución de Declaración de Abandono y al Certificado de Destrucción Vehicular emitido por la Entidad de Chatarreo que se encargó del proceso."*

En tal contexto, en el marco del Decreto de Urgencia N° 019-2020, el proyecto normativo: i) en la modificación del numeral 20.1 del artículo 20 del Reglamento de Chatarreo, realiza una distinción de la autoridad que regula el citado Decreto de Urgencia con la autoridad que regula el Decreto Legislativo N° 1214, y ii) en la modificación del numeral 24.3 del artículo 24 y del numeral 5 del artículo 26 del Reglamento de Chatarreo, realiza la distinción para el caso de chatarreo obligatorio realizado en virtud del mismo Decreto de Urgencia, en lo que respecta a la inscripción del retiro definitivo del vehículo en el Registro de Propiedad Vehicular y en relación al contenido del certificado de destrucción vehicular, respectivamente.

Respecto al numeral 5 del artículo 26 del Reglamento de Chatarreo, se hace la precisión que el Certificado de Destrucción Vehicular (CDV), para el supuesto del chatarreo obligatorio, es emitido a nombre de la autoridad que sometió el vehículo al proceso de chatarreo; asimismo, se precisa, en concordancia con las modificaciones señaladas respecto al artículo 20 y 24 del citado Reglamento, que la información que debe contener el Certificado de Destrucción Vehicular en relación a los Códigos de Identificación Vehicular señalados en el artículo 7 del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, no se consigna en el Proceso de Chatarreo Obligatorio.

- **Incorporación al Reglamento de Chatarreo**

Se incorpora el numeral 18 al artículo 3 del Reglamento de Chatarreo, con el objeto de identificar adecuadamente a la "autoridad" competente que, en el marco del Decreto Legislativo N° 1214 o del Decreto de Urgencia N° 019-2020<sup>17</sup>, solicita a una Entidad de Chatarreo someter un vehículo al Proceso de Chatarreo.

- **Modificaciones al Reglamento de Chatarreo Obligatorio**

El presente Decreto Supremo modifica el artículo 1; el numeral 3 del artículo 3; el numeral 8 del artículo 5; el artículo 6; el literal d) del numeral 7.2 y el numeral 7.3 del artículo 7; los numerales 8.2 y 8.3 del artículo 8; el artículo 9; y el artículo 12 del Reglamento de Chatarreo Obligatorio, en los siguientes términos.

Respecto a los artículos 1, 3, 5 y 6 del Reglamento de Chatarreo Obligatorio, la modificación se realiza con el objeto de indicar que también los vehículos que se encuentran en los depósitos a causa de una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, dictada en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva cuyo título de ejecución lo constituye una sanción derivada de un procedimiento administrativo sancionador por la comisión de cualquier incumplimiento o infracción en materia de transporte o tránsito terrestre; se

<sup>17</sup> De acuerdo al numeral 3 del artículo 3 del Reglamento de Chatarreo obligatorio, se define como autoridad a la SUTRAN, la ATU, los Gobiernos Regionales, las Municipalidades Provinciales y las Municipalidades Distritales, como autoridades competentes a cargo del procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte y tránsito terrestre en sus respectivos ámbitos, en el marco del cual se aplica una medida preventiva de internamiento vehicular.



encuentran dentro de los alcances del Reglamento de Chatarreo Obligatorio.

Respecto al artículo 7 del Reglamento de Chatarreo Obligatorio, la modificación tiene por objeto mencionar que el monto de lo adeudado a la fecha de la Resolución de Abandono, se actualiza a la fecha en que se realiza el pago del mismo. Así pues, en relación al monto por concepto de guardianía que se consigna en la resolución de inicio del procedimiento de declaración de abandono, es necesario que se precise que el mismo es referencial, por cuanto, se calcula en una fecha de corte y hasta el día en que el administrado haga efectivo el pago de la deuda, el importe de guardianía se habrá incrementado, en tanto el mismo es cobrado diariamente conforme, por ejemplo, al "Tarifario de los servicios de Guardianía y Remolque derivados del internamiento de vehículos ejecutados por la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao - ATU", aprobado por Resolución de Presidencia Ejecutiva N°134-2021-ATU/PE.

La falta de precisión respecto al importe adeudado por concepto de guardianía implica el traslado de información inexacta a los administrados, quienes válidamente pueden rehusarse a pagar un importe distinto al consignado en la resolución de inicio. A continuación, se detalla cómo se informa actualmente el monto de guardianía en las resoluciones de inicio del procedimiento de abandono:

**Cuadro 11: Valor determinado de la guardianía en las Resoluciones de Inicio**

SANCIÓN PECUNIARIA	COSTAS Y COSTOS DEL PEC <sup>3</sup>	SERV. DE GUARDIANÍA
S/ 2.475,00	S/ 203,95	S/ 9.270,80
<b>TOTAL MONTO ADEUDADO</b>		
S/ 11.949,75		

Fuente: DFS de la ATU

En ese sentido, se precisa en el Reglamento de Chatarreo Obligatorio a fin de que quede claro que el monto indicado en la resolución de inicio por el servicio de guardianía sea referencial, de este modo, se brinde información exacta a los administrados sin riesgo de confusión al momento en que procedan con el pago respectivo.

Respecto al artículo 8 del Reglamento de Chatarreo Obligatorio, se clarifica los escenarios siguientes a la Resolución de abandono de vehículo. En efecto, se precisa que los vehículos que tengan una antigüedad mayor a quince (15) años contados a partir del 1 de enero del año siguiente de su año modelo, pasarán por el chatarreo obligatorio. En caso de los vehículos que tengan una antigüedad de hasta quince (15) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente de su año modelo, se evalúa su utilidad económica.

Vale mencionar que los plazos referidos a los quince (15) años ya se encontraban regulados en el Reglamento de Chatarreo Obligatorio, con lo que estos plazos efectuados no son incorporaciones nuevas.

En cuanto al artículo 12 del Reglamento de Chatarreo Obligatorio, el objeto de la modificación es la de evitar confusiones en cuanto a la redacción toda vez se está estableciendo que no puede ser objeto del chatarreo aquellos



vehículos (i) comprendidos en investigaciones policiales o judiciales, y (ii) con cargas, gravámenes, medidas cautelares u otros derechos inscritos a favor de terceros.

- **Única Disposición complementaria final**

Se establece un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles para actualizar las directivas vinculadas al proceso de chatarreo, según corresponda, de acuerdo a las disposiciones establecidas en el presente Decreto Supremo; ello, a efectos de actualizar la normativa técnica complementaria que se haya emitido y que resulte necesaria modificar.

- **Única Disposición complementaria modificatoria**

Se modifica el artículo 1 del “Decreto Supremo que establece la suspensión temporal de ciertas disposiciones del Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo aprobado por Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, respecto de las empresas con actividades de chatarreo en curso”, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2023-MTC.

Al respecto, en el numeral 1.1 del Decreto Supremo N° 003-2023-MTC se establece que hasta el 31 de julio de 2026 las empresas que, de acuerdo a su objeto social y lo establecido en su respectiva licencia municipal de funcionamiento, vienen realizando actividad de chatarreo de vehículos y soliciten ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones la autorización como Entidades de Chatarreo, no les resulta aplicable lo dispuesto en el literal c) del numeral 9.1, el literal b) del numeral 9.2 del artículo 9 y el literal a.2) del numeral 10.1 del artículo 10 del Reglamento de Chatarreo. Resulta importante que dichas empresas obtengan su inscripción en el Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos EO-RS en el plazo establecido, caso contrario, se dejaría sin efecto su autorización como Entidad de Chatarreo, administrado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Así pues, estas empresas están obligadas a adecuarse ambientalmente en los plazos y condiciones que establezca el MINAM mediante Decreto Supremo.

Conforme se aprecia, se está ampliando el plazo inicialmente aprobado por Decreto Supremo N° 003-2023-MTC (que establecía el plazo de 31 de julio de 2024), y que ahora será hasta el 31 de julio de 2026.

Esta ampliación de plazo surge en atención al Decreto Supremo N° 001-2024-MINAM, el cual tiene por objeto establecer la adecuación ambiental de las actividades de residuos sólidos para optimizar la gestión de los proyectos de inversión en materia de residuos sólidos, siendo que en su artículo 1 dispuso el plazo máximo de hasta dos (2) años para la presentación de los instrumentos ambientales para el tratamiento de residuos sólidos (lo cual constituye requisito previo para la inscripción en Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos EO-RS).

Así pues, y con motivo del Oficio Múltiple N° D-000001-2024-ATU/DASS, se tuvo una reunión el día 7 de febrero de 2024, en la cual la Dirección General de Gestión de Residuos Sólidos del MINAM hizo presente este plazo de dos (2) años del Decreto Supremo N° 001-2024-MINAM. Ante este escenario, se consideró pertinente ampliar el plazo que había sido considerado en el Decreto Supremo N° 003-2023-MTC, que era inicialmente hasta el 31 de julio de 2024, a un plazo que esté acorde al Decreto Supremo N° 001-2024-MINAM, es decir,



hasta el 31 de julio de 2026.

En cuanto al numeral 1.2 del Decreto Supremo N° 003-2023-MTC, las empresas a las que se refiere el numeral anterior que soliciten ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones la autorización como Entidades de Chatarreo, consignan en su solicitud de autorización el número de partida registral de constitución donde conste que el objeto social está relacionado al desguace, destrucción o chatarrización de vehículos, de acuerdo lo previsto en el literal a.1) del numeral 10.1 del artículo 10 del Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2021-MTC; y que cumplen con la condición de tener licencia de funcionamiento vigente y haber prestado, al menos, un servicio de desguace, destrucción o chatarrización de vehículos.

En cuanto al numeral 1.3 del Decreto Supremo N° 003-2023-MTC, se establece que las empresas que han obtenido la autorización como Entidades de Chatarreo en el marco de lo dispuesto en la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, así como, de lo dispuesto en el numeral 1.1 del presente artículo, mantienen la validez de dicha autorización, debiendo obtener su inscripción en el Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos EO-RS hasta el 31 de julio de 2026. Estas empresas están obligadas a adecuarse ambientalmente en los plazos y condiciones que establezca el Ministerio del Ambiente mediante Decreto Supremo.

En cuanto al numeral 1.4 del Decreto Supremo N° 003-2023-MTC, se establece que el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA desarrolla supervisiones privilegiando la promoción del cumplimiento y con un enfoque de orientación a riesgos, en ese sentido, durante el periodo establecido en el numeral 1.1 (31 de julio de 2026), realiza supervisiones orientativas a las empresas que realizan la actividad de chatarreo de vehículos en curso. Se establece como excepción aquellas circunstancias de emergencia ambiental, de alto riesgo ambiental o de inminente peligro en las que se realiza supervisiones especiales, conforme al Reglamento de Supervisión del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 006-2019-OEFACD y al marco normativo vigente.

En cuanto al numeral 1.5 del Decreto Supremo N° 003-2023-MTC, se establece que las actas de fiscalización a ser levantadas por la SUTRAN respecto del presunto incumplimiento del literal c) del numeral 9.1 del artículo 9 y el literal a.2) del numeral 10.1 del artículo 10 del Reglamento de Chatarreo, únicamente tienen carácter educativo.

## **SOBRE EL NUEVO ESTADO QUE GENERA EL PROYECTO**

Tengamos presente que la finalidad ulterior que se pretende alcanzar es la reducción de la afectación al medio ambiente por la existencia de un parque automotor abandonados en depósitos vehiculares; así como, la reducción de la afectación a la seguridad vial por la circulación de vehículos antiguos a pesar que estos deberían ser chatarreados.

En ese sentido, la medida que se plantea para lograr dicha finalidad es el fortalecimiento del proceso de chatarreo, incorporándose la posibilidad de



chatarrar vehículos internados como consecuencia de una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, dictada en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva, ello en pleno cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1594.

Así pues, se ha considerado oportuno modificar el Reglamento de Chatarreo y el Reglamento de Chatarreo Obligatorio, realizándose la precisiones necesarias a efectos de que las entidades competentes puedan realizar el chatarreo vehiculares, no solo de aquellos vehículos que ingresaron por una medida de internamiento en el marco de un procedimiento sancionador; sino también de aquellos vehículos internados en el marco de un proceso de ejecución coactiva.

En atención a lo señalado, el nuevo estado que generaría el proyecto normativo sería la de realizar el chatarreo de aquellos vehículos que se encuentran en los supuestos regulados en la normativa, optimizándose el uso de los depósitos vehiculares y generando un impacto a nivel ambiental y de seguridad vehicular.

### **SOBRE EL ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA NORMA**

El Proyecto busca fortalecer el proceso de declaración de abandono para vehículos en depósitos de autoridades competentes en transporte y tránsito terrestre, que se encuentren internados en virtud de medidas de embargo dictadas en procesos de ejecución coactiva, no limitándose exclusivamente a aquellos vehículos internados mediante medidas preventivas. Asimismo, respecto de los vehículos declarados en abandono, se propone el chatarreo obligatorio si tienen más de 15 años, y, si tiene hasta 15 años, se realiza el chatarreo según la evaluación de su utilidad económica.

Como se señaló previamente, esta medida pretende liberar depósitos de vehículos abandonados para combatir la contaminación ambiental, especialmente en vehículos con más de 15 años, y reducir la siniestralidad al fortalecer mecanismos disuasivos contra conductas infractoras, en marco de los objetivos del Decreto Legislativo 1594.

En este contexto, conforme se detalló en la Exposición de Motivos del DL 1594, se destaca que existen siete depósitos ubicados en Lima y Callao, propiedad de la ATU y de la SUTRAN. Estos depósitos tienen una capacidad conjunta de 2,288 espacios y se encuentran ocupados en un 95%.



**Cuadro 11.** Depósitos ATU y SUTRAN

Concepto	ATU	SUTRAN	TOTAL
<b>Número de Depósitos en Lima y Callao</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>7</b>
Capacidad total	2,170	118	<b>2,288</b>
<b>Vehículos actualmente internados</b>	<b>2,081</b>	<b>84</b>	<b>2,165</b>
<b>Medidas de embargo</b>	<b>1,134</b>	<b>40</b>	<b>1,174</b>
Antigüedad mayor a 15 años	899	26	<b>925</b>
Antigüedad de hasta 15 años	235	14	<b>249</b>

<b>Procedimiento administrativo sancionador</b>	<b>947</b>	<b>44</b>	<b>991</b>
Antigüedad mayor a 15 años	712	6	<b>718</b>
Antigüedad de hasta 15 años	235	38	<b>273</b>

En esa misma línea, se menciona que a partir de la aplicación del chatarreo obligatorio por antigüedad (mayor a 15 años) podría liberar el 31% de la capacidad de los depósitos para vehículos bajo procedimientos administrativos sancionadores. Sin embargo, al incluir vehículos bajo medidas de embargo, esta proporción aumenta significativamente a un 72%. Adicionalmente, al considerar la evaluación de la utilidad económica y asumiendo que el 70% de los vehículos evaluados deben ser chatarrizados, se lograría liberar el 40% de la capacidad de los depósitos solo con vehículos del proceso administrativo sancionador, y aumentaría a un 88% al incluir vehículos con medidas de embargo. En resumen, la propuesta incrementaría más del doble la capacidad disponible para vehículos en los depósitos en comparación con la situación actual, tal como se muestra a continuación:

**Cuadro 12.** Capacidad de chatarreo

<b>Concepto</b>	<b>Nro. De espacios liberados</b>	<b>%</b>
Solo chatarreo obligatorio		
Procedimiento administrativo sancionador	718	31%
Procedimiento administrativo sancionador y medidas de embargo	1,643	72%
Chatarreo obligatorio y 70% de vehículos evaluados		
Procedimiento administrativo sancionador	910	40%
Procedimiento administrativo sancionador y medidas de embargo	2,010	88%



En línea con lo señalado, respecto de los costos y beneficios de la medida, estos fueron desarrollados según los siguientes actores:

**Cuadro 13.** Costos y beneficios de la medida regulatoria

<b>Actores</b>	<b>Costos</b>	<b>Beneficios</b>
Estado	- Aquellos asociados a chatarreo de un mayor número de vehículos	-Permitir que se mejore la fiscalización y sanción ante el cumplimiento de las medidas de internamiento -Facilitar que se generen menos costos por mantenimiento de los depósitos

Ciudadanía	(no se identifican costos)	-Fomentar la reducción del riesgo a ser afectados por siniestros viales ante el retiro de vehículos con excesivas multas y obsoletos que puedan generar un peligro para la seguridad vial. -Permitir la reducción de los niveles de contaminación ambiental por el retiro de vehículos obsoletos
Administrado	(no se identifican costos)	-Materializar los incentivos que eviten cometer infracciones que generen internamiento. - Materializar los incentivos para la pronta recuperación de sus vehículos y el pago de sus multas pendientes. - Materializar los incentivos para la renovación vehicular

## VI. EXCEPCIÓN DEL ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO - AIR EX ANTE

El Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM (en adelante, Reglamento de AIR), señala en el numeral 8 del artículo 3 que las "Disposiciones normativas de carácter general" son las normas de carácter general de cuyo texto se derivan reglas o mandatos genéricos y obligatorios que abarca lo dispuesto en el numeral 10.1 del artículo 10 del presente Reglamento y están dirigidas a una colectividad indeterminada de sujetos, quienes se encuentran dentro del supuesto de hecho descrito en la norma.

De acuerdo con el numeral 10.1 del artículo 10 del Reglamento de AIR la entidad pública del Poder Ejecutivo tiene la obligación de realizar el AIR Ex Ante previo a la elaboración de disposiciones normativas de carácter general, cuando establezcan, incorporen o modifiquen reglas, prohibiciones, limitaciones, obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que genere o implique variación de costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil que limite el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

Conforme a lo establecido en el artículo 28 del Reglamento de AIR, se regula diversos supuestos exceptuados del análisis de impacto regulatorio, siendo uno de ellos el establecido en el sub numeral 18 del numeral 28.1 que dispone que la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria, previa evaluación y de manera fundamentada, puede exceptuar otros proyectos normativos.

Ahora bien, las modificaciones e incorporaciones reguladas en el presente proyecto de Decreto Supremo han sido elaboradas en cumplimiento a lo dispuesto en la Única Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1594, mediante la cual se incorpora al proceso de chatarreo a los vehículos que han ingresado a los depósitos a consecuencia de una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, dictada en el marco de un procedimiento



de ejecución coactiva cuyo título de ejecución lo constituye una sanción derivada de un procedimiento administrativo sancionador por la comisión de cualquier incumplimiento o infracción en materia de transporte o tránsito terrestre.

Resulta importante mencionar que el Decreto Legislativo N° 1594 fue evaluado en el marco del Análisis de Impacto Regulatorio siendo que la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria, emitió Dictamen Final favorable con fecha 30 de noviembre de 2023<sup>18</sup>.

Así pues, y atención a lo dispuesto en la Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, se consultó a la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria si el proyecto normativo se encontraba exceptuado del proceso de Análisis de Impacto Regulatorio - AIR, siendo que dicha comisión respondió manifestando que no correspondía realizar el AIR del proyecto:

### Imagen 2. Excepción del proyecto al AIR Ex Ante



Estimada  
**Marielle Door Salas**  
Oficial de Mejora de Calidad Regulatoria de MTC

Mediante el presente, por la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria (CMCR), se notifica el resultado de la revisión respecto al Anexo 7 "Formato de aplicación de excepción al AIR Ex Ante" remitido junto al proyecto normativo:

- **Proyecto normativo:** "Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo, aprobado mediante Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, y el Reglamento que establece el Procedimiento para la declaración de abandono y chatarreo de los vehículos internados en depósitos vehiculares, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2021-MTC".
- **Excepción sustentada:** numeral 18 del inciso 28.1 del artículo 28 del Reglamento del AIR Ex Ante.
- **Respuesta de la CMCR:** Declara improcedencia en virtud a la excepción establecida en el numeral 18 del inciso 28.1 del artículo 28 del Reglamento del AIR Ex Ante; por lo tanto, no se requiere presentar expediente AIR Ex Ante a la CMCR por parte de la entidad.

De otro lado, en la medida que el proyecto normativo no desarrolla procedimientos administrativos bajo el alcance del Análisis de Calidad Regulatoria (ACR), precisamos que no se requiere realizar un ACR Ex Ante previo a su aprobación.

Finalmente, se debe precisar que el siguiente pronunciamiento es exclusivamente en el marco del AIR, sin perjuicio que las demás instancias o entidades puedan evaluar en el marco de sus competencias.

Atentamente,  
Secretaría Técnica

Por lo expuesto, corresponde la excepción del Análisis de Impacto Regulatorio al presente Decreto Supremo (sub numeral 18 del numeral 28.1 del artículo 28 del DS 063-2021-PCM), debido a que las modificaciones e incorporaciones se han realizado en cumplimiento a lo dispuesto en la Única Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1594, siendo que esta última norma ya cuenta con dictamen favorable de parte de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria, con lo que no correspondería realizar (por segunda vez) un análisis de impacto regulatorio.

<sup>18</sup> <https://www.gob.pe/institucion/pcm/informes-publicaciones/4909314-dictamen-de-evaluacion-final-del-proyecto-de-decreto-legislativo-que-modifica-el-articulo-5-del-decreto-de-urgencia-n-019-2020-decreto-de-urgencia-para-garantizar-la-seguridad-vial-a-fin-de-promover-el-chatarreo-de-vehiculos-internados>

## VII. EXCEPCIÓN DE LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO

El Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de proyectos normativos y difusión de normas legales de carácter general, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, prevé en su artículo 14, que las entidades públicas dispondrán la publicación de los proyectos de normas de carácter general que sean de su competencia en el Diario Oficial El Peruano, en sus portales electrónicos o mediante cualquier otro medio, en un plazo no menor de treinta (30) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia, salvo en aquellos casos en que la entidad por razones debidamente fundamentadas, considere que la prepublicación de la norma es impracticable, innecesaria o contraría a la seguridad o al interés público.

Al respecto, no correspondería la publicación del proyecto normativo debido a que las modificaciones e incorporaciones efectuadas se han realizado en atención a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1594, norma que se encuentra vigente y dispone la incorporación al proceso de chatarreo, de aquellos vehículos que han ingresado a los depósitos a consecuencia de una medida de embargo en forma de secuestro conservativo, dictada en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva.

En atención a lo señalado, las incorporaciones y modificaciones que se realizan mediante el presente proyecto de Decreto Supremo, no están generando un nuevo supuesto que desconozca la ciudadanía; muy por el contrario, solo se viene adecuando lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1594, norma que fue publicada en Diario Oficial El Peruano el 17 de diciembre de 2023.

Adicionalmente, no sería razonable la publicación del proyecto normativo debido a que dicha acción generaría un mayor retraso en el proceso de chatarreo. Tengamos presente la importancia de proseguir con el chatarreo de aquellas unidades vehiculares que se encuentran dentro de los supuestos regulados en la normativa.

## VIII. SOBRE EL REFRENDO DEL MEF Y MINAM

Resulta oportuno mencionar que el Reglamento de Chatarreo, fue refrendado por el Ministerio de Economía y Finanzas - MEF, y por el Ministerio del Ambiente - MINAM. En ese sentido, correspondería que dichos ministerios también refrenden el presente Decreto Supremo toda vez que se está modificando el referido Reglamento.

Así pues, a efectos de una adecuada coordinación, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC remitió el Oficio N° 0304-2024-MTC/18 y el Oficio N° 0305-2024-MTC/18, ambos de fecha 8 de marzo de 2024, a: (i) la Dirección General de Gestión de Residuos Sólidos del MINAM, y (ii) la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia y Productividad del MEF, respectivamente; a efectos que emitan opinión al proyecto de Decreto Supremo que modifica la reglamentación sobre el chatarreo vehicular.

Adicionalmente, mediante el Oficio N° 023-2024-MTC/02 y el Oficio N° 024-2024-MTC/02, ambos de fecha 2 de abril de 2024, el despacho del Viceministerio de Transportes solicitó al (i) Viceministerio de Gestión Ambiental del MINAM y al (ii) Viceministerio de Economía del MEF, poder llevar a cabo



una reunión el día 4 de abril de 2024 en la sede central del MTC<sup>19</sup>, con el objeto de realizar las coordinaciones con dichos sectores tomando en cuenta que anteriormente había sido remitido el proyecto de Decreto Supremo para opinión.

Es importante mencionar que el proyecto de Decreto Supremo fue remitido a la Comisión de Coordinación Viceministerial – CCV, en la cual diversos sectores emitieron sus comentarios y recomendaciones, siendo el MEF y MINAM parte de los sectores que se pronunciaron sobre el proyecto normativo.

En atención a las absoluciones realizadas, finalmente, con fecha 17 de mayo de 2024, en la Sesión N° 17-2024 de la Comisión Consultiva Viceministerial - CCV, se alcanzó consenso por parte de los sectores emitiéndose conformidad al proyecto de Decreto Supremo.

## **IX. ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

El Proyecto no colisiona con el ordenamiento jurídico vigente y se encuentra enmarcado en la normatividad de la materia. De esta manera:

- Mediante el artículo 1 del Proyecto, se modifica el numeral 19.6 del artículo 19, los numerales 20.1 y 20.5 del artículo 20, el literal b) del numeral 24.1 y el numeral 24.3 del artículo 24, así como el numeral 5 del artículo 26 del Reglamento de Chatarreo.
- A través del artículo 2 del Proyecto, se incorpora el numeral 18 al artículo 3 del Reglamento de Chatarreo.
- Por el artículo 3 del Proyecto, se modifica el artículo 1; el numeral 3 del artículo 3; el numeral 8 del artículo 5; el artículo 6; el literal d) del numeral 7.2 y el numeral 7.3 del artículo 7; los numerales 8.2 y 8.3 del artículo 8; el artículo 9; y el artículo 12 del Reglamento de Chatarreo Obligatorio.
- Por la Única Disposición Complementaria Final del Proyecto establece un plazo de sesenta (60) días hábiles para la actualización de las directivas vinculadas al proceso de chatarreo.
- Por la Única Disposición Complementaria Modificatoria del Proyecto, se amplía la suspensión temporal de cumplimiento de requisitos del Reglamento de Chatarreo, así como acciones que pueda realizar el OEFA.



<sup>19</sup> En la reunión participó la representante del MINAM, a quien se le expuso el Proyecto.