



INFORME N° 0238-2025-MTC/18.01

A : **VICTOR ADRIÁN ARROYO TOCTO**
: Director General
Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal

De : **OFELIA DORIS SORIANO RAMOS**
: Directora
Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial

Asunto : Publicación de la Resolución Directoral que aprueba los Lineamientos para la evaluación de la utilidad económica del vehículo declarado en abandono.

Referencias : Decreto de Urgencia N° 019-2020

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para manifestarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1. Mediante Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el Fomento del Chatarreo, publicado el 20 de diciembre del 2019, se establecen medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales que afecten a la salud pública, así como, contribuir a reducir la siniestralidad en las vías públicas y al resguardo de la seguridad vial.
- 1.2. Mediante Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial, publicado el 24 de enero del 2020, se establece en su artículo 5, el marco para el retiro de vehículos internados en depósitos de la Policía Nacional del Perú, en los depósitos de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (en adelante SUTRAN) o en los depósitos de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante ATU) y su traslado a entidades de chatarreo bajo un procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito y transporte, pudiéndose 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.
- 1.3. Mediante Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo, publicado el 5 de febrero del 2021, se establece distintas funciones, procedimientos y sanciones que desarrollan lo dispuesto por el Decreto de Urgencia N° 029-2019. En particular, el artículo 16 define el Proceso de Chatarreo Obligatorio como aquel vinculado al Decreto Legislativo N° 1214¹ y el Decreto de Urgencia N° 029-2019. Asimismo, en el artículo 37, se establece que la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (en adelante DGPRM) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante MTC) es la Entidad Promotora de Chatarreo en el caso del

¹ El Decreto Legislativo N° 1214, Decreto Legislativo que dicta medidas de prevención para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores y autopartes, publicado el 24 de setiembre del 2015, establece disposiciones sobre vehículos en abandono, siniestrados o en depósitos. En su artículo 9 establece que: *El plazo de internamiento de un vehículo en depósitos no puede exceder 30 días hábiles, luego de lo cual debe ser retirado por su titular tras el pago de multas y derechos correspondientes; caso contrario la autoridad competente inicia acciones legales para declarar su abandono, evaluar su utilidad económica y su traslado para su disposición final.*



MTC, y en tal sentido se encarga de la aprobación de los expedientes técnicos vinculados a los programas de chatarreo.

- 1.4. Mediante Decreto Supremo N° 016-2021-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento que establece el procedimiento para la declaración de abandono y chatarreo de los vehículos internados en depósitos vehiculares (en adelante Reglamento de Chatarreo Obligatorio), publicado el 11 de abril del 2021, se establece que la unidad de organización competente del MTC, aprueba mediante Resolución Directoral los lineamientos para la evaluación de la utilidad económica del vehículo declarado en abandono.
- 1.5. Mediante Resolución Directoral N° 20-2021-MTC/18 que aprueba la "Metodología para el Cálculo de Emisiones Evitadas y Valoración de Externalidades Ambientales Mitigadas, con la Implementación de los Programas de Chatarreo" publicada el 23 de abril del 2021, se define el valor (US\$ / tonelada evitada) para las emisiones de PM_{2.5}, NO_x, SO₂ y CO₂ equivalente, con el que se puede estimar el valor total de las externalidades negativas mitigadas por un programa de chatarreo.
- 1.6. Mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 067-2021-ATU-PE, publicada el 15 de mayo de 2021, se aprueba la "Directiva que regula la declaración de abandono y chatarreo de los vehículos internados en los depósitos vehiculares", la cual dispone un procedimiento para la evaluación de la utilidad económica del vehículo.
- 1.7. Mediante Resolución Directoral N° 005-2023-MTC/18, publicada el 9 de marzo de 2023, la DGPRTM del MTC en cumplimiento de lo establecido por Decreto Supremo N° 016-2022-MTC y el Decreto de Urgencia N° 019-2020, aprueba los "Lineamientos para la evaluación de la utilidad económica del vehículo declarado en abandono", la cual establece el proceso para evaluar la utilidad económica del vehículo, considerando como aspectos mínimos: a) el valor de mercado del vehículo, determinado por un tasador, b) la estimación de las externalidades negativas generadas por el vehículo, y c) el análisis de infracciones y/o incumplimientos correspondientes a sanciones firmes respecto al vehículo.
- 1.8. Mediante Resolución Directoral N° 006-2024-MTC/18, publicada el 29 de marzo de 2024, se aprueba la "Metodología para el Cálculo de Emisiones Evitadas y Valoración de Externalidades Ambientales Mitigadas con la Implementación de los Programas de Chatarreo - 2024", disponiendo la derogación de la Resolución Directoral N° 20-2021-MTC/18.
- 1.9. Mediante Decreto Supremo N° 014-2024-MTC, que modifica el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo y el Reglamento de Chatarreo Obligatorio, se amplía el alcance de los supuestos del chatarreo obligatorio para incorporar en su evaluación 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 se constituye de una sanción derivada de un procedimiento administrativo sancionador por la comisión de cualquier incumplimiento o infracción en materia de transporte o tránsito terrestre.
- 1.10. Mediante Resolución Directoral N° 035-2024-MTC/18, se publica el 26 de diciembre de 2024, el Proyecto de Resolución Directoral que aprueba los "Lineamientos para la evaluación de la utilidad económica del vehículo declarado en abandono" y su Anexo, con el objeto de recibir



las opiniones, comentarios y/o sugerencias de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general, dentro del plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la publicación.

- 1.11. Mediante Memorando N° 0060-2025-MTC/16, la Dirección General de Asuntos Ambientales del MTC, remite el Informe N° 004-2024-MTC/16.CCCB.MRP, con el cual emite aportes y sugerencias al proyecto de Resolución Directoral que aprueba los "Lineamientos para la evaluación de la utilidad económica del vehículo declarado en abandono" y su Anexo.
- 1.12. Mediante Resolución Directoral N° 001-2025-MTC/18, se aprueba la Metodología para el Cálculo de Emisiones Evitadas y Valoración de Externalidades Ambientales Mitigadas con la Implementación de los Programas de Chatarreo – 2025, y dispone la derogación de la Resolución Directoral N° 006-2024-MTC/18.
- 1.13. Mediante Oficio N° D-000046-2025-ATU/DAAS, la Dirección de Asuntos Ambientales y Sociales de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao remite comentarios al proyecto de Resolución Directoral que aprueba los "Lineamientos para la evaluación de la utilidad económica del vehículo declarado en abandono" y su Anexo.

II. **BASE LEGAL**

- 2.1. Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 2.2. Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- 2.3. Decreto Legislativo N° 1214, Decreto Legislativo que dicta medidas de prevención para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores y autopartes.
- 2.4. Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el Fomento del Chatarreo.
- 2.5. Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial.
- 2.6. Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo.
- 2.7. Decreto Supremo N° 016-2021-MTC, Decreto Supremo que aprueba el reglamento que establece el procedimiento para la declaración de abandono y chatarreo de los vehículos internados en depósitos vehiculares.
- 2.8. Decreto Supremo N° 014-2024-MTC, 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.



- 2.9. Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01, que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 2.10. Resolución Directoral N° 001-2025-MTC/18, que aprueba la "Metodología para el Cálculo de Emisiones Evitadas y Valoración de Externalidades Ambientales Mitigadas con la Implementación de los Programas de Chatarreo – 2025"

III. ANÁLISIS

a) **Sobre las competencias de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial**

- 3.1. De conformidad con la Única Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 014-2024-MTC, la Dirección de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (en adelante DGPRTM) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, actualiza las directivas vinculadas al proceso de chatarreo, según corresponda.
- 3.2. De conformidad con el artículo 99 del Texto Integrado del ROF del MTC, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 0658-2021-MTC/01, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial (en adelante DPNTRA) es la unidad orgánica dependiente de la DGPRTM, encargada de la formulación de políticas y normas en materia de transporte y tránsito terrestre, así como de seguridad e infraestructura vial.
- 3.3. El artículo 100 del Texto Integrado del ROF del MTC señala que la DPNTRA tiene, entre otras funciones, las de: i) Elaborar las políticas nacionales, planes, estrategias y lineamientos en materia de transporte y tránsito terrestre, seguridad e infraestructura vial; así como participar en el diseño y formulación de la política nacional y normas de infraestructura y servicios de transporte de alcance multimodal, y de infraestructura logística; ii) Formular las normas, directivas, manuales, entre otros, en coordinación con los órganos y entidades competentes y en el marco de la normativa vigente; iii) Emitir opinión técnica y absolver consultas en el ámbito de su competencia; y iv) Interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre.
- 3.4. En particular el artículo 100 del Texto Integrado del ROF del MTC señala que la DPNTRA tiene la función de Planificar, formular y administrar, en coordinación con el Ministerio del Ambiente, los Programas de Chatarreo de competencia del MTC; así como emitir opinión técnica para la creación de los Programas de Chatarreo que presenten las entidades competentes, así como monitorear y evaluar su cumplimiento.
- 3.5. Por lo expuesto, se advierte que la DPNTRA tiene competencias para formular la Resolución Directoral sobre los "Lineamientos para la evaluación de la utilidad económica del vehículo declarado en abandono" en el marco de lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 014-2024-MTC.

b) **Sobre las modificatorias implementadas mediante el Decreto Supremo N° 014-2024-MTC**

- 3.6. El objeto de las disposiciones implementadas mediante el Decreto Supremo N° 014-2024-MTC, son modificar el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo y el Reglamento de Chatarreo Obligatorio. Con ellas, se busca incorporar al proceso de chatarreo obligatorio



a los vehículos que han ingresado a los depósitos por 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.

- 3.7. Para ello, se dispuso la modificación del 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 Decreto Supremo N° 016-2021-MTC, Reglamento de Chatarreo Obligatorio.
- 3.8. Con respecto a los artículos 1, 3 y 5 del Reglamento de Chatarreo Obligatorio, se dispone que la modificación se realiza con el objeto de indicar que 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; sean incorporados dentro de los alcances del citado Reglamento.
- 3.9. De igual forma, 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 una vez realizado el pago de dicho monto. De este modo, 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.
- 3.10. Respecto al artículo 8 del Reglamento de Chatarreo Obligatorio, se precisan los escenarios siguientes a la Resolución de Abandono de vehículo, siendo 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 de modelo, pasarán por el chatarreo de manera obligatoria. En el 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 de modelo, se evalúa su utilidad económica.
- 3.11. 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 que se establece que no pueden 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.

c) Sobre la prepublicación y el análisis de observaciones, comentarios y/o aportes formulados al proyecto

- 3.12. Mediante Resolución Directoral N° 035-2024-MTC/18, se publica el 26 de diciembre de 2024, el Proyecto de Resolución Directoral que aprueba los "Lineamientos para la evaluación de la utilidad económica del vehículo declarado en abandono" y su Anexo, con el objeto de recibir

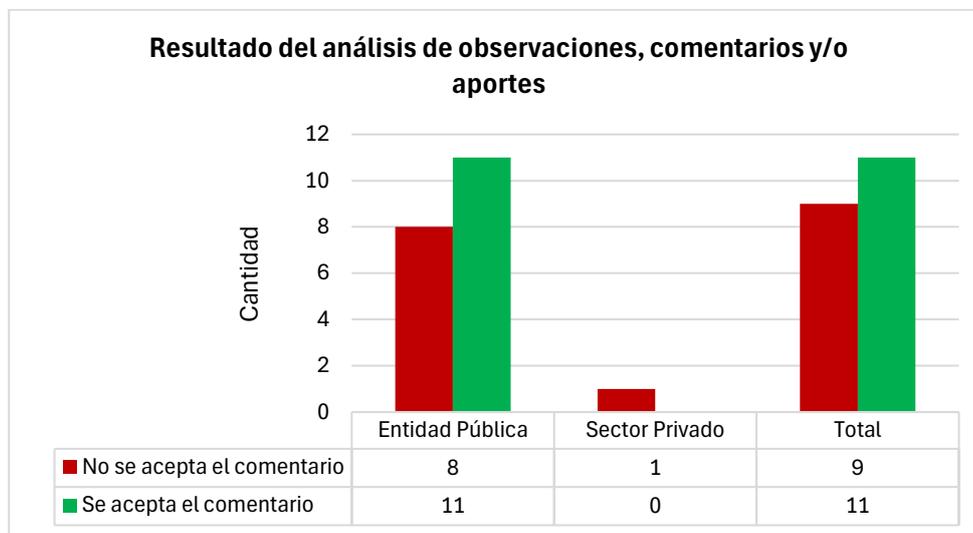


"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

las opiniones, comentarios y/o sugerencias de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general, dentro del plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la publicación.

- 3.13. Finalizado el periodo de prepublicación del proyecto se recibieron 20 observaciones, comentarios y/o aportes, los cuales fueron sistematizados en un documento de tipo matriz para su posterior revisión y análisis. Habiéndose completado el proceso de revisión y análisis de cada observación, comentario y/o aporte, se obtuvo como resultado la adopción completa de un total de 11 (55%) y se rechazaron 9 (45%), como se muestra en el siguiente detalle:

Figura 1. Resumen de resultado de análisis de la matriz de observaciones, comentarios y/o aportes



Fuente: Elaboración propia

Cabe resaltar, que el alto nivel de comentarios rechazados hace referencia a consultas que toman como referencia la Resolución Directoral 006-2024-MTC/18; sin embargo, esta fue actualizada con la emisión de la Resolución Directoral N° 001-2025-MTC/18.

d) Sobre la propuesta de la DPNTRA para la actualización de los “Lineamientos para la evaluación de la utilidad económica del vehículo declarado en abandono”

- 3.14. En cumplimiento de la Única Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 014-2024-MTC, la DPNTRA desarrolla la propuesta para la actualización del contenido de la Directiva de Lineamientos para la evaluación de la utilidad económica del vehículo declarado en abandono aprobada mediante Resolución Directoral N° 005-2023-MTC/18, considerando las modificatorias al Reglamento de Chatarreo Obligatorio, asegurando la concordancia con otros instrumentos técnicos y normativos vigentes, así como la incorporación de nuevos criterios de mejora para la aplicación de los procedimientos de evaluación económica de los vehículos.
- 3.15. De acuerdo con ello, los cambios en los Lineamientos corresponden a la inclusión de los vehículos internados bajo aplicación de un procedimiento de ejecución coactiva en los procedimientos de chatarreo obligatorio; las mejoras implementadas en la metodología de





Cálculo de Emisiones Evitadas y Valoración de Externalidades Ambientales Mitigadas, así como la ampliación de las categorías vehiculares sobre el Cálculo de la Valoración de Externalidades Negativas.

i. Inclusión de los vehículos internados bajo aplicación de un procedimiento de ejecución coactiva en los procedimientos de chatarreo obligatorio

- 3.16. De acuerdo con las modificaciones indicadas en la sección b) del presente documento, en atención a la inclusión de los vehículos internados bajo aplicación de un procedimiento de ejecución coactiva en los procedimientos de chatarreo obligatorio, se precisa el Artículo 6 del Reglamento de Chatarreo Obligatorio, el cual señala los presupuestos para declarar el abandono del vehículo, siendo estos, la base para la reformulación de los procedimientos:

Artículo 6. Presupuestos para declarar el abandono del vehículo

Las autoridades pueden declarar el abandono del vehículo internado en sus depósitos, gestionados directamente o mediante terceros, o en los 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 por las infracciones e incumplimientos contenidos en el Anexo "Tabla de Infracciones e Incumplimientos aplicables a la Declaratoria de Abandono del Vehículo" del presente Reglamento, 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.**

- 3.17. Considerando el énfasis realizado al contenido del Artículo 6, respecto a los plazos y oportunidades para declarar el inicio del procedimiento de abandono de los vehículos internados, se identifica que en el caso del primer escenario, bajo medida preventiva de internamiento, y el segundo escenario, bajo medida de embargo en forma de secuestro conservativo, se plantea la contabilidad de treinta (30) días hábiles en 2 momentos específicos, indicados en la tabla a continuación:



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Tabla 1. Fechas consideradas para contabilidad del plazo establecido

	Escenario a) Medida preventiva de internamiento	Escenario b) Medida de embargo en forma de secuestro conservativo
Inicio de la contabilidad de 30 días hábiles	Fecha en que la resolución de sanción (PAS) quedó firme.	Fecha de internamiento del vehículo como consecuencia de la ejecución de la medida cautelar.

Fuente: Elaboración propia según DS. 014-2024-MTC.

3.18. De acuerdo con lo indicado, se conforma la adición del escenario b), correspondiente a la medida de embargo en forma de secuestro conservativo, al procedimiento de manejo de los vehículos internados una vez transcurridos los treinta (30) días hábiles de plazo indicado, siempre que no se haya presentado la solicitud de retiro y el no pago de la multa correspondiente. En este contexto, es posible iniciar con el Procedimiento de Declaratoria de Abandono, tal como se muestra en el siguiente gráfico:

Figura 2. Integración de las modificatorias al procedimiento para la declaratoria de abandono



Fuente: Elaboración propia según DS. 014-2024-MTC.

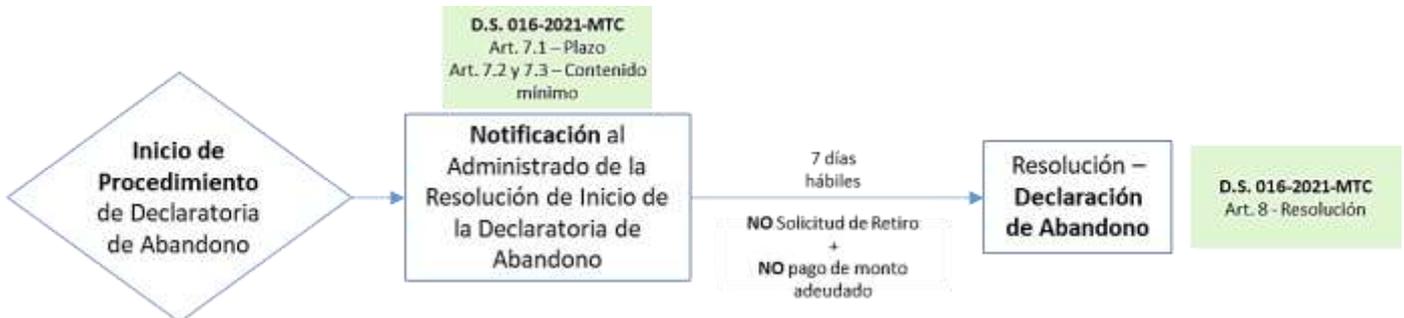
3.19. De este modo, luego de transcurridos los treinta (30) días hábiles, se dispone el inicio del Procedimiento de Declaratoria de Abandono, que inicia con la notificación al propietario del vehículo mediante la cual se requiere el retiro del vehículo del depósito dentro del plazo de siete (7) días hábiles, contados desde el día siguiente de realizada la notificación. Transcurrido el plazo indicado, de no haberse realizado el pago de la multa ni la solicitud de retiro, se procede a la declaración de abandono del vehículo mediante Resolución del órgano que impuso la sanción o del órgano de la autoridad competente correspondiente.





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Figura 3. Procedimiento de Declaratoria de Abandono



Fuente: Elaboración propia según DS. 014-2024-MTC.

3.20. Posteriormente a la emisión de la Resolución de Declaratoria de Abandono, se procede con la evaluación de los escenarios previstos en el Artículo 8 del Reglamento de Chatarreo Obligatorio, modificado por el Decreto Supremo N° 014-2024-MTC, el cual en sus numerales 8.2, 8.3, 8.4 y 8.5, señala:

Artículo 8. Resolución de declaratoria de abandono del vehículo
(...)

8.2 Una vez emitida la Resolución de declaratoria de abandono del vehículo, se considera el siguiente escenario:

a) **Para el caso de 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, cuando la Resolución de declaratoria de abandono del vehículo queda firme, el vehículo es trasladado a una Entidad de Chatarreo para su disposición final, de manera obligatoria.

b) **Para el 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, **el órgano que impuso la sanción o el órgano competente de la autoridad, evalúa la utilidad económica del vehículo**, teniendo en consideración los siguientes aspectos mínimos:

- i) Valor de mercado del Vehículo, determinado por un tasador.
- ii) Estimación de las externalidades negativas generadas por el vehículo.
- iii) Análisis de infracciones y/o incumplimientos correspondientes a sanciones firmes respecto al vehículo."

8.3 Sobre la base de la mencionada evaluación, se traslada el vehículo a una Entidad de Chatarreo para su disposición final."

8.4 La evaluación de la utilidad económica prevista en el numeral 8.2, se realiza conforme a los lineamientos establecidos por Resolución Directoral aprobada por la unidad de organización competente del MTC.



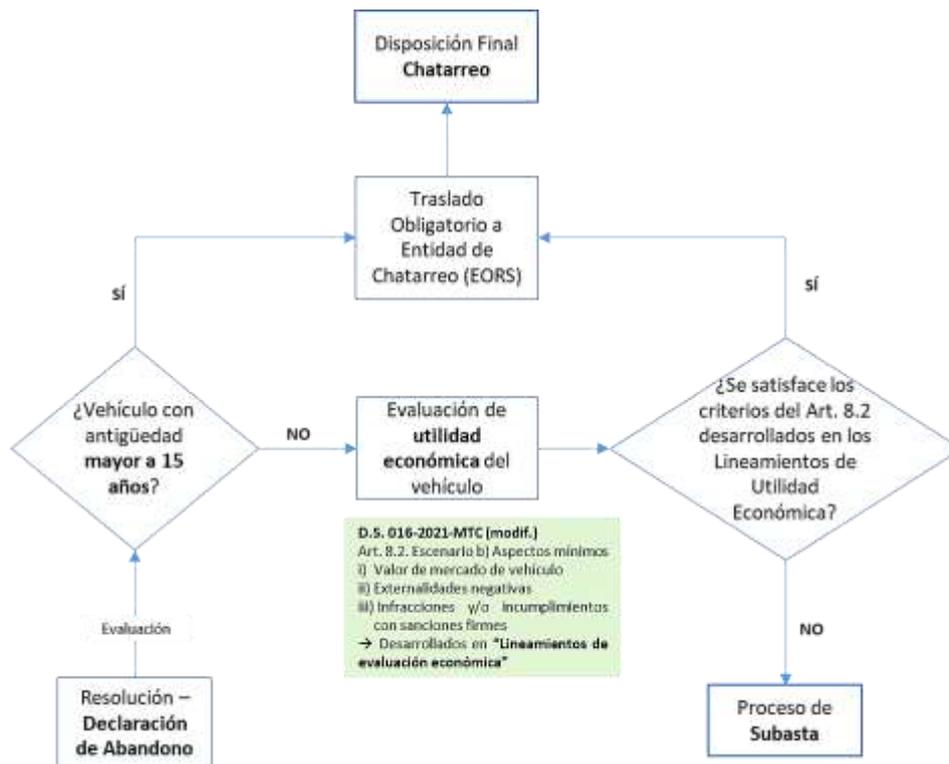


"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

8.5 La declaratoria de abandono del vehículo, una vez que agota la vía administrativa o adquiere firmeza, constituye título suficiente para que la autoridad, pueda realizar el proceso de subasta, bajo los alcances de la Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva, o someter el vehículo al proceso de chatarreo obligatorio, según corresponda.

3.21. Sobre la base de lo señalado en el ítem previo, se configuran los procedimientos para la evaluación de los escenarios, y la decisión de destinar los vehículos a disposición final o su sometimiento a un proceso de subasta. De este modo, la evaluación se realiza en función de los criterios desarrollados para cada aspecto, siendo estos: Antigüedad del vehículo, valor de mercado, valor de sus externalidades negativas, análisis de infracciones e incumplimientos, cuyos resultados orientan los criterios de decisión (que serán desarrollados en el ítem iii) Criterios de decisión para el destino de los vehículos). Estos procedimientos se resumen de la siguiente manera:

Figura 4. Procedimiento Simplificado de Declaratoria de Abandono



Fuente: Elaboración propia según D.S. 014-2024-MTC.

ii. Actualización de aspectos mínimos de evaluación de utilidad económica del vehículo

3.22. La actualización de los aspectos mínimos está referida a aquellas disposiciones consideradas en el escenario b) del numeral 8.2 del Artículo 8 del Reglamento de Chatarreo Obligatorio, para el caso de vehículos con una antigüedad menor o igual a 15 años contados a partir del 1 de enero del año siguiente de su año modelo, los cuales deben ser sometidos a una





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

evaluación de su valor de mercado, las externalidades negativas generadas, y las infracciones y/o incumplimientos correspondientes a sanciones firmes, para determinar su destino, la disposición final o subasta.

- 3.23. Las estimaciones asociadas al valor de mercado y todos los tipos de externalidades tienen como base la clasificación vehicular regulada en la Directiva N° 002-2006-MTC/15, "Clasificación Vehicular y Estandarización de Características Registrables Vehiculares", aprobada por Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC/15.
- 3.24. Asimismo, en caso sean objeto de internamiento, conjuntos vehiculares compuestos por más de una categoría vehicular (como vehículos que tienen acoplados otros vehículos no motorizados²), estos deben ser sometidos a la evaluación de la utilidad económica de manera unitaria (valor de mercado, las externalidades negativas generadas, y las infracciones y/o incumplimientos correspondientes a sanciones firmes) y definir su destino en función a los resultados.

• **Valor de mercado del vehículo**

- 3.25. El valor de mercado o comercial es el valor que tendría el bien si tuviera que ser adquirido. Para ello, se emplean metodologías que consideran distintas características del bien, incluyendo su estado y antigüedad.
- 3.26. El Reglamento Nacional de Tasaciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 172-2016-VIVIENDA y sus modificatorias, establece que la evaluación del valor de mercado se realiza por un tasador, en particular siguiendo lo establecido por el Capítulo I "Tasación de Maquinaria, Vehículos, Equipos, Líneas de Producción e Instalaciones Móviles" del Título V "Tasación de Bienes Muebles" en lo concerniente a la determinación del Valor Comercial del Bien Mueble. El tasador debe realizar una serie de cálculos para hallar el valor comercial (VC), equiparable al valor de mercado del vehículo. La unidad de cuenta para los cálculos es el sol peruano (S/).
- 3.27. Para ello, en primer lugar requiere la determinación de valor de depreciación del vehículo, lo cual se realiza en base al valor de un vehículo similar nuevo y restando el valor residual (el valor del vehículo al término de su vida útil, de ser el caso), considerando la antigüedad del vehículo al momento de la estimación y la expectativa de vida útil. Se debe recalcar que dichos valores son planteados y sustentados por el tasador, empleando la siguiente fórmula:

² Categoría O – Remolques (incluidos semirremolques) compuestos por: Remolques de Peso Bruto Vehicular de 0.75 Tn. o menos (O1), Remolques de Peso Bruto Vehicular de más de 0.75 Tn hasta 3.5 Tn (O2), Remolques de Peso Bruto Vehicular de más de 3.5 Tn hasta 10 Tn (O3), Remolques de Peso Bruto Vehicular de más 10 Tn (O4).





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Tabla 2. Descripción de la fórmula de valor de depreciación

Valor de Depreciación
$D = (VSN - R) \times \frac{E}{T}$
<p>Donde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>D</i> es el valor de depreciación • <i>VSN</i> representa el valor similar nuevo • <i>R</i> es el valor residual • <i>E</i> es la antigüedad del vehículo a la fecha de tasación, contado a partir del 1 de enero del año siguiente a su año modelo. • <i>P</i> es la expectativa de vida útil del vehículo. • <i>T</i> es la vida útil total del vehículo ($T = E + P$)

Fuente: R.M. N° 172-2016-VIVIENDA

3.28. Seguidamente, se procede a estimar el valor de reposición, el cual considera también el valor del bien similar nuevo (empleado en la fórmula anterior), pero afectado por un coeficiente de obsolescencia tecnológica, descontando la depreciación hallada en la ecuación anterior y, este resultado, afectado por un factor de ajuste según el grado de operatividad.

Tabla 3. Descripción de la fórmula de valor de reposición

Valor de Reposición
$VR = (VSN \times OT - D) \times Go$
<p>Donde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>VR</i> es el valor de reposición • <i>VSN</i> es el valor similar nuevo • <i>OT</i> es el coeficiente de obsolescencia tecnológica (en caso corresponda) • <i>Go</i> es el grado de operatividad.

Fuente: R.M. N° 172-2016-VIVIENDA

3.29. Finalmente, con los resultados previos, se puede finalmente estimar el valor comercial o de mercado (que es empleado en la evaluación de la utilidad económica), al tomar el valor de reposición hallado anteriormente multiplicado por un factor de mercado, definido a criterio del tasador.





Tabla 4. Descripción de la fórmula de valor de comercial o de mercado

Valor Comercial
$VC = VR \times fm$
<p>Donde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>VC</i> es el valor comercial • <i>VR</i> es el valor de reposición • <i>fm</i> es el factor de mercado

Fuente: R.M. N° 172-2016-VIVIENDA

3.30. Por otra parte, con los resultados obtenidos, de acuerdo con la normativa de tasaciones, el informe de tasación de la unidad vehicular, para efectos de mostrar de manera clara la información del valor de mercado del vehículo, debe considerar los siguientes aspectos:

- ✓ La descripción del bien a tasar, detallando sus características como dimensiones, marca, tipo, color, modelo, número de serie, entre otros; y también su rendimiento por unidad de medida.
- ✓ Fecha de fabricación, de adquisición y de instalación para la determinación de su período de uso.
- ✓ Estado actual del bien, calificado como nuevo, bueno, regular, malo o muy malo, según las condiciones físicas y operativas del bien.
- ✓ Expectativa de vida útil; o remanente, referida a las condiciones para continuar funcionando y a las posibilidades de ampliación y es calculada en base a las tablas de vida media útil y depreciación existente para los sectores y activos fijos en general; y de no existir el perito estima y fundamenta el período de uso productivo probable. Dicho dato de expectativa de vida útil se empleará también en la estimación de las externalidades negativas generadas por el vehículo.
- ✓ Valor del bien mueble similar nuevo; que toma el valor promedio de los precios ofertados de bienes similares, al que se debe añadir, de corresponder, los gastos de transporte, seguros, internamiento al país, así como los gastos de transporte local hasta la ubicación definitiva; y que puede ser corregido por un Coeficiente de Obsolescencia Tecnológica determinado por el perito.
- ✓ Depreciaciones y mejoras, calculadas por fórmula.
- ✓ Valor comercial del bien, calculado por fórmula.

• **Estimación de las externalidades negativas generadas por el vehículo**

3.31. Como parte de la estimación de los valores económicos que deben estar presentes en la evaluación de la utilidad económica del vehículo, es necesario proporcionar una caracterización a nivel económico de los efectos adversos que los vehículos producen en diversos aspectos de la sociedad y el medio ambiente. En particular, se enfocará en tres tipos de externalidades negativas: ambientales, de accidentabilidad y de congestión vehicular. Cada uno de estos aspectos puede generar implicaciones significativas que afectan tanto a la calidad de vida de las personas como a la sostenibilidad de las ciudades.





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
 "Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

- Externalidades Negativas Ambientales

- 3.32. Los procedimientos descritos en esta sección se basan en los dispuesto por la Resolución Directoral N° 001-2025-MTC/18, que aprueba la Metodología para el Cálculo de Emisiones Evitadas y Valoración de Externalidades Ambientales Mitigadas con la Implementación de los Programas de Chatarreo – 2025.
- 3.33. En primer lugar, las variables necesarias para determinar el valor económico de las externalidades ambientales son las siguientes: Recorridos promedios, Factores de emisión, Costo social asociado a cada contaminante:

Tabla 5. Resumen de variables y datos para cálculo de externalidades ambientales negativas

Aspecto	Descripción																
- Precisión de los recorridos promedio por categoría vehicular	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Recorridos promedio (km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>M1</td> <td>73,013</td> </tr> <tr> <td>M2</td> <td>122,795</td> </tr> <tr> <td>M3</td> <td>121,437</td> </tr> <tr> <td>N1</td> <td>128,146</td> </tr> <tr> <td>N2</td> <td>128,855</td> </tr> <tr> <td>N3</td> <td>127,704</td> </tr> <tr> <td>L</td> <td>15,334</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	Recorridos promedio (km)	M1	73,013	M2	122,795	M3	121,437	N1	128,146	N2	128,855	N3	127,704	L	15,334
Categoría	Recorridos promedio (km)																
M1	73,013																
M2	122,795																
M3	121,437																
N1	128,146																
N2	128,855																
N3	127,704																
L	15,334																
- Detalle en Factores de Emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y Contaminantes Locales por categoría vehicular	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Combustible</th> <th>Año de fabricación</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Gasolina</td> <td>Antes del 2000</td> </tr> <tr> <td>2000 o posterior</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Diésel</td> <td>Antes del 2000</td> </tr> <tr> <td>2000 o posterior</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">GLP</td> <td>Antes del 2000</td> </tr> <tr> <td>2000 o posterior</td> </tr> </tbody> </table>	Combustible	Año de fabricación	Gasolina	Antes del 2000	2000 o posterior	Diésel	Antes del 2000	2000 o posterior	GLP	Antes del 2000	2000 o posterior					
Combustible	Año de fabricación																
Gasolina	Antes del 2000																
	2000 o posterior																
Diésel	Antes del 2000																
	2000 o posterior																
GLP	Antes del 2000																
	2000 o posterior																
- Precisión en el Costo social asignado a cada contaminante	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Parámetro</th> <th>Unidad</th> <th>Valor estimado de la externalidad a evitar</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>PM_{2.5}</td> <td>US\$/tonelada evitada</td> <td>85,138.33</td> </tr> <tr> <td>NO_x</td> <td>US\$/tonelada evitada</td> <td>657.36</td> </tr> <tr> <td>SO₂</td> <td>US\$/tonelada evitada</td> <td>3,214.19</td> </tr> </tbody> </table>	Parámetro	Unidad	Valor estimado de la externalidad a evitar	PM _{2.5}	US\$/tonelada evitada	85,138.33	NO _x	US\$/tonelada evitada	657.36	SO ₂	US\$/tonelada evitada	3,214.19				
Parámetro	Unidad	Valor estimado de la externalidad a evitar															
PM _{2.5}	US\$/tonelada evitada	85,138.33															
NO _x	US\$/tonelada evitada	657.36															
SO ₂	US\$/tonelada evitada	3,214.19															

Fuente: RD. N° 001-2025-MTC/18

- 3.34. El cálculo se inicia con la estimación del valor de las emisiones evitadas en función a los parámetros de "Recorrido anual promedio por categoría vehicular" que proporciona el recorrido anual (en km) para cada categoría vehicular; y los "Factores de emisión de GEI" y "Factores de emisión de contaminantes locales", que proporcionan los factores de emisión del dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido nitroso (N₂O), material particulado (PM_{2.5}), óxidos de nitrógeno (NO_x), dióxido de azufre (SO₂). Finalmente, se convierte el producto a toneladas para ser multiplicadas por el Factor de Costo Social.





3.35. De acuerdo con ello, se procede a calcular el valor anual en dólares americanos de cada contaminante "k", por cada unidad vehicular "i", con "j" características que consideran categoría vehicular, tipo de combustible y antigüedad vehicular, empleando el siguiente esquema:

Tabla 6. Valor económico de la emisión estimada por contaminante

Valor económico de la emisión estimada por contaminante	
$VE_{ijk}(USD/año) = [FE_{ijk}(g/km)] \times [RP (km/año)] \times [FCS_k(USD/ton)] \times [10^{-6}(ton/g)]$	
Donde:	
VE_{ijk}	Valor económico en dólares americanos anuales de la emisión estimada del contaminante "k", para cada unidad vehicular "i", con características de categoría vehicular, combustible y antigüedad denominadas "j".
FE_{ijk}	Factor de emisión del contaminante "k", para cada unidad vehicular "i", con características de categoría vehicular, combustible y antigüedad denominadas "j", según corresponda.
RP	Recorrido promedio, según categoría vehicular.
FCS_k	Factor de costo social por tonelada asociado a determinado contaminante "k".

Fuente: RD. N° 001-2025-MTC/18

3.36. Con el resultado previo, los valores se encuentran homogenizados respecto a sus unidades, con lo cual se calcula el valor económico de la emisión estimada (VE) en soles para el total de GEI y contaminantes locales que genera la unidad vehicular "i", según sus características "j" de categoría vehicular, tipo de combustible y antigüedad, mediante la siguiente fórmula:

Tabla 7. Valor económico de la emisión estimada

Valor económico de la emisión estimada	
$VE_{ij}(PEN/año) = \left[\sum_{k=1}^{K=6} VE_{ijk} \right] \times TC (PEN/USD)$	
Donde:	
VE_{ij}	Valor económico en dólares americanos anuales de las emisiones estimado para el total, de la suma de los seis contaminantes, que genera la unidad vehicular "i", que posee características de categoría vehicular, combustible y antigüedad denominadas "j".
TC	Tipo de cambio contable publicado por la SBS (2 decimales) del primer día útil del mes correspondiente a la elaboración del análisis.

Fuente: RD. N° 001-2025-MTC/18





- Externalidades negativas por accidentabilidad vehicular

3.37. El valor asignado a la externalidad negativa por accidentabilidad vehicular considera el valor económico de la vida humana por fallecimiento prematuro, ascendiente a 465,784.50 soles³, lo que se multiplica por la expectativa de vida útil del vehículo y un factor λ asociado a la probabilidad de muerte por accidente de tránsito según categoría vehicular.

3.38. Para la construcción del factor se toman estadísticas por accidentes de tránsito según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial⁴ e indicadores del parque automotor según lo publicado por el MTC⁵. De estas fuentes se toma el número de muertos por accidente de tráfico en el 2023 (3,316), la proporción de accidentes atribuibles al conductor (65.62%), el total de vehículos involucrados en accidente de tránsito según categoría vehicular (103,528), con lo que se obtiene el número de muertes por vehículo en accidente de tránsito con causa atribuible al conductor/vehículo (0.04881), siendo este valor ponderado según la proporción de vehículos de determinada categoría vehicular.

Tabla 8. Ponderado de número de muertes por vehículo según parque vehicular

Categoría Vehicular	#Vehículos (Categoría) / Total parque	Nº muertes / vehículo (categoría) en accidente de tránsito (A)
M1	0.5250	0.02563
M2	0.1630	0.00796
M3	0.0274	0.00134
N1	0.1124	0.00548
N2	0.0136	0.00066
N3	0.0679	0.00332
L	0.0908	0.00443

Fuente: Elaboración propia a partir de MTC (2023 y 2024)

3.39. Asimismo, se toma la proporción del número de vehículos involucrados en accidentes con relación al parque automotor por cada categoría vehicular.

Tabla 9. Proporción de vehículos involucrados en accidentes según parque vehicular

Categoría Vehicular	Vehículos involucrados en accidente de tránsito	Vehículos involucrados en accidentes / parque automotor (B)
M1	47,471	0.0251
M2	6,795	0.0116

³ Seminario L. (2017). "Estimación del Costo Social por Fallecimiento Prematuro".

https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/parametros_evaluacion_social/Valor_Estadistico_Vida.pdf

⁴ MTC (2023). Boletín Anual 2023 – Observatorio Nacional de Seguridad Vial. <https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-2023/>

⁵ MTC (2024). Parque automotor nacional estimado según clase de vehículo 2014 – 2023.

<https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/344892-estadistica-servicios-de-transporte-terrestre-por-carretera-parque-automotor>





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Table with 3 columns: Category, Value, and Probability. Rows include M3, N1, N2, N3, and L.

Fuente: Elaboración propia a partir de MTC (2023 y 2024)

3.40. Finalmente, se multiplican ambos resultados, lo que da como resultado el factor asociado a la probabilidad de muertes por accidente de tránsito:

Tabla 10. Probabilidad de muerte por accidente de tránsito

Table with 2 columns: Categoría Vehicular and lambda (AxB). Rows include M1, M2, M3, N1, N2, N3, and L.

Fuente: Elaboración propia a partir de MTC (2023 y 2024)

3.41. Con los datos señalados se procede al cálculo del valor de la externalidad por accidentabilidad siguiendo la fórmula indicada a continuación:

Tabla 11. Valor económico de la externalidad debido a factor accidentabilidad

Table containing the formula VE_accidentabilidad = VEV x P x lambda and definitions for each variable.

Fuente: Elaboración propia





- Externalidades negativas por congestión vehicular

- 3.42. Para la determinación de esta externalidad se considera el costo de la congestión por usuario de vehículo particular, referido a la persona que se traslada habitualmente en un automóvil, así como la medida de Passenger Car Unit con relación a criterios de capacidad de las vías.
- 3.43. En principio, el estudio de congestión urbana para América Latina y el Caribe desarrollado por el Banco Interamericano de desarrollo (BID)⁶, emplea el enfoque de Ingeniería de Transporte para estimar el nivel de congestión, debido al exceso de tráfico en una parte de la vía en un momento determinado, ya sea debido a causas recurrentes, no recurrentes o precongestión, en un conjunto de vías urbanas y los costos directos e indirectos de la misma, el cual es alimentado por más de 10 mil millones de datos obtenidos a través de la iniciativa Waze for Cities. Los datos corresponden al año 2019, para las áreas urbanas de las siguientes diez regiones metropolitanas de ALC: Bogotá, Buenos Aires, Ciudad de México, Lima, Montevideo, Río de Janeiro, San Salvador, Santiago de Chile, Santo Domingo y Sao Paulo.
- 3.44. De acuerdo con los resultados del estudio del BID, Lima se posicionó como la tercera ciudad de mayor congestión agregada, con una pérdida total de 384 millones de horas durante el 2019, además describió la segunda mayor demora por persona (36 horas) y por usuario de vehículo privado (148 horas) en la región para el mismo periodo. Asimismo, el costo de congestión por persona asociado al tiempo de demora alcanzó \$ 55, mientras que para un usuario de vehículo privado llegó a \$ 224.

Tabla 12. Resultado de estudio de congestión para Lima

Indicador	Valor (para 2019)	Unidad
Congestión Total	384	Millones de horas
Congestión por persona	36	Horas
Congestión por viajero	148	Horas
Congestión Diaria	1.1	Millones de horas
Costo de la congestión total	582	Millones de US\$
Costo de la congestión por viajero	224	US\$
Costo de la congestión diaria	1.6	Millones de US\$
Costo de la congestión relativo al PIB	0.79	%

Fuente: Calatayud, A. (2021)

- 3.45. Seguidamente, es necesario vincular el costo de la congestión por usuario de vehículo particular con respecto a la ocupación de los diversos tipos de vehículos en una vía durante los episodios de congestión vehicular en zonas urbanas. Para ello se expresa cada tipo de vehículo en equivalencias empleando el Passenger Car Unit que asigna diferentes valores, según el espacio que ocupan. Un coche o automóvil (equivalente a la categoría M1) tiene un valor de 1.0. Los vehículos más pequeños tendrán valores más bajos y los vehículos más grandes tendrán valores más altos. De este modo se emplea los valores determinados por las

⁶ Calatayud, A., González, S. S., Maya, F. B., Zúñiga, F. G., & Márquez, J. M. (2021). Congestión urbana en América Latina y el Caribe: Características, costos y mitigación. <https://doi.org/10.18235/0003149>





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Directrices de Modelado de Tráfico del Reino Unido⁷, el cual se vincula con las categorías vehiculares establecidos en la según la Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC/15:

Tabla 13. Passenger Car Unit (PCU) según categoría vehicular

Categoría Vehicular	PCU
M1	1.00
M2	1.50
M3	2.00
N1	1.00
N2	1.50
N3	2.30
L	0.40

Fuente: Adaptado de Transport for London (2021).

3.46. El costo de congestión por persona asociado al tiempo de demora de 148 horas anuales para un usuario de vehículo privado alcanza el valor de \$ 224 según lo planteado por el BID al 2019. Siendo este valor asociado a la categoría M1 (automóvil particular), se emplea el factor *Passenger Car Unit* planteado por las Directrices de Modelado de Tráfico del Reino Unido, para determinar el cargo o costo por congestión vehicular (CxC) según la ocupación del espacio en la vía para las diferentes categorías vehiculares⁸:

Tabla 14. Cargo por congestión vehicular (CxC)

Categoría Vehicular	CxC
M1	\$ 224.00
M2	\$ 336.00
M3	\$ 448.00
N1	\$ 224.00
N2	\$ 336.00
N3	\$ 515.20
L	\$ 89.60

Fuente: Elaboración propia con base en Calatayud, A. (2021) y Transport for London (2021).

3.47. En tal sentido, el valor de la externalidad negativa vinculada a la congestión considera un cargo por congestión (CxC) y los años de expectativa de vida útil que se estimó en la tasación, según la siguiente fórmula:

⁷ Transport for London. (2021). Traffic modelling guidelines: Version 4.0. <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/transport-modelling-guidance>

⁸ Factor *Passenger Car Unit* adaptado a las categorías vehiculares definidas en la Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC/15.





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Tabla 15. Valor económico de la externalidad debido a factor congestión vehicular

Valor económico de la externalidad debido a factor congestión vehicular	
$VE_{congestión} = CxC \times P \times TC \text{ (PEN/ USD)}$	
Donde:	
$VE_{congestión}$	Valor de la externalidad negativa por accidentabilidad que se estima.
P	Años de expectativa de vida útil
CxC	Cargo por congestión
TC	Tipo de cambio contable publicado por la SBS (2 decimales) del primer día útil del mes correspondiente a la elaboración del análisis.

Fuente: Elaboración propia

3.48. De este modo, se procede a calcular el total de las externalidades negativas generadas por el vehículo en evaluación:

Tabla 16. Valor económico de la externalidad negativa final

Valor económico de la externalidad negativa final	
$VE_{final} = VE_{ambiental} + VE_{accidentabilidad} + VE_{congestión}$	

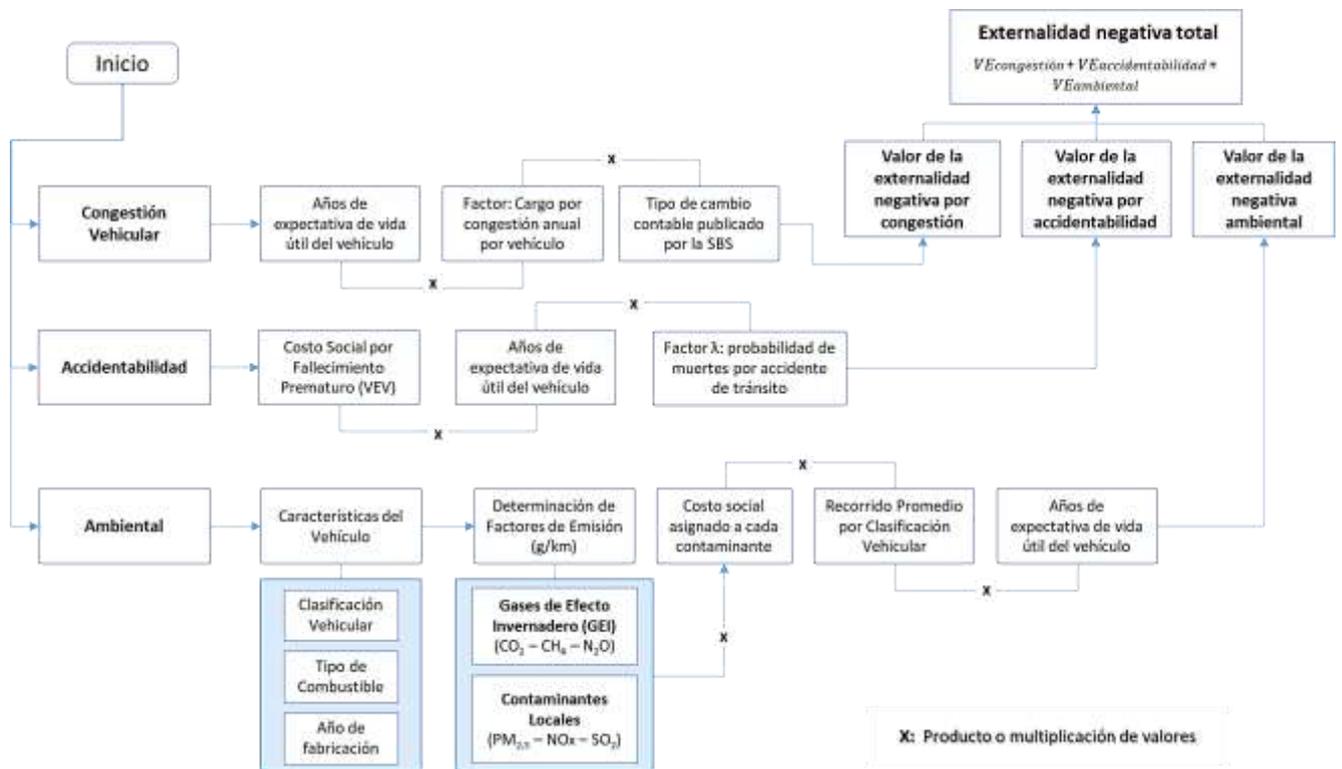
Fuente: Elaboración propia

3.49. Asimismo, es posible establecer el procedimiento de cálculo descrito previamente en la sección, de manera consolidada en el siguiente esquema:



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Figura 5. Procedimiento de Estimación de Externalidades Negativas



Fuente: Elaboración propia

- **Análisis de infracciones y/o incumplimientos correspondientes a sanciones firmes respecto al vehículo**

3.50. El valor correspondiente al análisis de infracciones e incumplimientos resulta del recuento del costo total de las infracciones y/o incumplimientos imputables, aplicables a la declaratoria de abandono del vehículo⁹, que cuenten con sanción firme al vehículo analizado. Asimismo, se debe considerar la determinación del monto adeudado a la fecha de la Resolución de abandono 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 coactiva¹⁰.

3.51. Los gastos y costos generados en el procedimiento de ejecución coactiva, siempre que sean claramente individualizables al vehículo en evaluación y con el debido sustento técnico, pueden ser incluidos en el costo total del presente análisis. La suma de todos estos conceptos en un único monto en soles es incluida en el criterio de decisión, y se resumen en la siguiente fórmula:

⁹ Anexo "Tabla de Infracciones e Incumplimientos aplicables a la Declaratoria de Abandono del Vehículo" del Decreto Supremo N° 016-2021-MTC.

¹⁰ Literal d) del numeral 7.2 del artículo 7 del Decreto Supremo N° 016-2021-MTC y modificatorias.



Tabla 17. Costo total producto del análisis de infracciones y sanciones

Costo total producto del análisis de infracciones y sanciones	
$C_{total} = C_{multas} + C_{permanencia} + C_{ejecución\ coactiva}$	
Donde:	
• C_{total}	Costo total resultado del análisis de infracciones y sanciones (criterio de decisión)
• C_{multas}	Monto de la multa derivada de sanción firme adeudada por el vehículo
• $C_{permanencia}$	Monto de los derechos de permanencia en el depósito (servicio de guardiana, entre otros) y de remolque.
• $C_{ejecución\ coactiva}$	Monto asociado al procedimiento de ejecución coactiva

Fuente: Elaboración propia

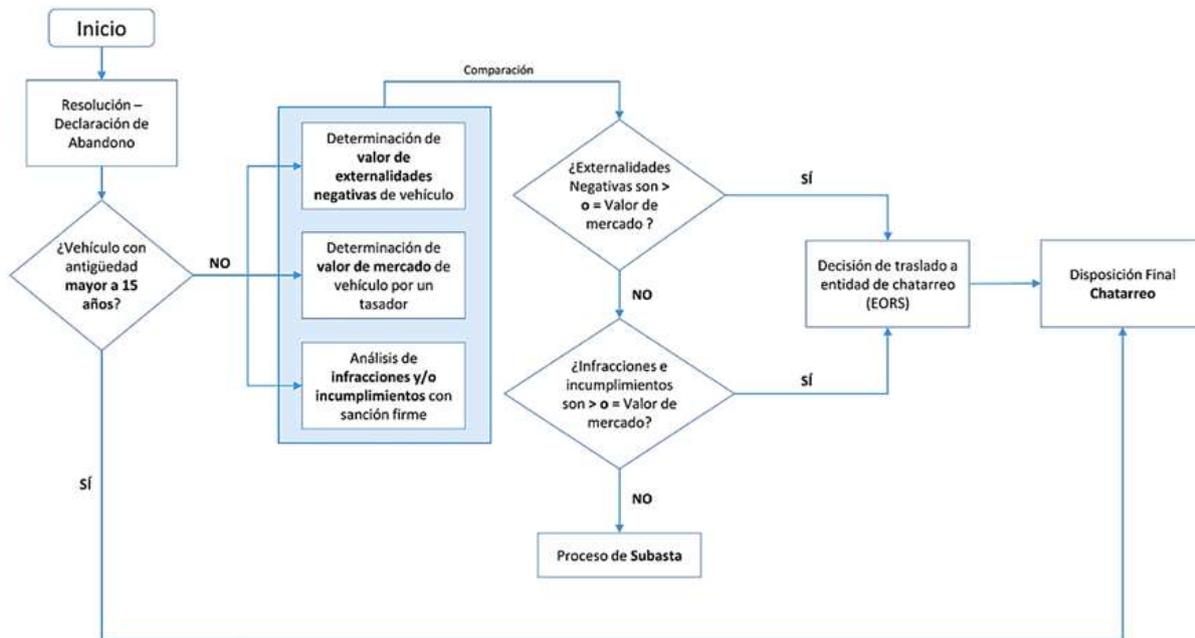
iii. Criterios de decisión para el destino de los vehículos

- 3.52. Con los resultados previos, provenientes del cálculo de Valor de mercado del vehículo, Externalidades Negativas y del Análisis de infracciones y sanciones, se procede a la aplicación de los criterios que permitan orientar las decisiones sobre el destino del vehículo declarado en abandono. El envío del vehículo a disposición final (chatarreo) **se configura si se cumple al menos una condición.**
- 3.53. La **primera condición** corresponde al **escenario donde el vehículo tiene una antigüedad mayor a 15 años.** En este caso, la norma es explícita, pues, tal como señala el artículo 8.3 del Decreto Supremo N° 016-2021-MTC: "Los vehículos declarados en abandono que cuenten con más de quince (15) años de antigüedad contados desde su fabricación son objeto de chatarreo, sin excepción". Cumplir esta condición es suficiente para disponer el chatarreo del vehículo, no siendo necesario acreditar el cumplimiento de las demás condiciones señaladas en los lineamientos.
- 3.54. Por otra parte, la **segunda condición** establece: "si el monto resultante de la valoración de las externalidades negativas generadas por el vehículo es mayor que el valor de mercado determinado por el tasador". En este caso, si la valorización de la externalidad que produce el vehículo es mayor que el valor de mercado del mismo, el costo de que dicho vehículo retorne a circulación es muy elevado para la sociedad.
- 3.55. En caso no se satisfaga ninguna de las condiciones, es destinado a subasta. Cabe recalcar que en el caso de los vehículos con antigüedad de más de 15 años el chatarreo es obligatorio, por lo que se puede prescindir del análisis de las otras dos condiciones. Con ello, se configura



el flujograma de toma de decisiones con respecto a la aplicación de los criterios, de acuerdo al siguiente gráfico:

Figura 6. Flujograma de toma de decisiones para la aplicación de los criterios



Fuente: Elaboración Propia

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- 4.1. El presente informe desarrolla el sustento de la propuesta metodológica para la actualización de los Lineamientos para la evaluación de la utilidad económica de los vehículos abandonados en los depósitos vehiculares deben ser sometidos al procedimiento de chatarreo obligatorio y la inclusión de los vehículos bajo aplicación del procedimiento de ejecución coactiva, en el marco de lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 014-2024-MTC.

En virtud de lo expuesto, se recomienda:

- 4.2. Remitir a la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal el expediente para la publicación de la Resolución Directoral que aprueba los "Lineamientos para la evaluación de la utilidad económica del vehículo declarado en abandono".



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

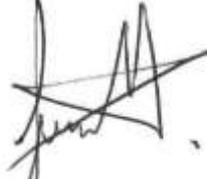
Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Es todo en cuanto informamos a usted.

Elaboración del informe:

 <hr/> <p>Paolo Fernández Rojas Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial</p>	 <hr/> <p>Claudia Alejandra Torres Gutiérrez Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial</p>
 <hr/> <p>Miguel Ronaldo Ronceros Agüero Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial</p>	 <hr/> <p>Javier J. E. Molina Villanueva Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial</p>

El presente informe es conforme.

Documento firmado digitalmente

OFELIA DORIS SORIANO RAMOS

DIRECCIÓN DE POLÍTICAS Y NORMAS EN TRANSPORTE VIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES