



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

Lima, 18 de diciembre de 2023

OFICIO N° 394 -2023 -PR

Señor
ALEJANDRO SOTO REYES
Presidente del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 104° de la Constitución Política del Perú, con la finalidad de comunicarle que, al amparo de las facultades legislativas delegadas al Poder Ejecutivo mediante Ley N° 31880, y con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, se ha promulgado el Decreto Legislativo N° 1594, 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.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

LUIS ALBERTO OTÁROLA PEÑARANDA
Presidente del Consejo de Ministros



DECRETO LEGISLATIVO

N° 1594

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República, de conformidad con el artículo 104 de la Constitución Política del Perú, mediante la Ley N° 31880, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materias de seguridad ciudadana, gestión del riesgo de desastres - Niño Global, infraestructura social, calidad de proyectos y meritocracia, ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar por el plazo de 90 días calendario contados a partir de la entrada en vigencia de la citada ley;

Que, mediante el literal e) del sub numeral 2.1.1 del numeral 2.1 del artículo 2 de la mencionada Ley, se faculta al Poder Ejecutivo para legislar, en materia de seguridad ciudadana, estableciendo disposiciones para promover la renovación del parque automotor con relación a chatarreo obligatorio dentro de un procedimiento de ejecución coactiva; la reducción de plazo de inicio del proceso para la declaración de abandono de vehículos en un procedimiento administrativo sancionador; y facilitar el chatarreo de vehículos con características registrables imposibles de identificar;

Que, al respecto, de acuerdo con el artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial, en adelante el Decreto de Urgencia N° 019-2020, los vehículos internados en depósitos en aplicación de una medida preventiva en el marco de un procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte y tránsito terrestre, cuyos propietarios no hayan solicitado su retiro en el plazo de treinta (30) días hábiles contados desde la fecha en que la resolución de sanción quede firme, podrán ser declarados en abandono por la autoridad competente a cargo del procedimiento sancionador, así como trasladados a una Entidad de Chatarreo para su disposición final;

Que, de conformidad con ello, mediante Decreto Supremo N° 016-2021-MTC, se aprueba el "Reglamento que establece el Procedimiento para la declaración de abandono y Chatarreo de los Vehículos Internados en Depósitos Vehiculares", cuyo objeto es regular lo dispuesto en el artículo 5 del citado Decreto de Urgencia;

Que, según información alcanzada por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU , la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN y por el Servicio de Administración Tributaria de Lima - SAT Lima, a través de los Oficios N° 001372-2023-ATU/GG, N° D000902-2023-SUTRAN-GPS y N° D000193-2023-SAT-GEC, respectivamente, la mayor cantidad de vehículos obsoletos abandonados en los depósitos, fueron internados, no en virtud de medidas preventivas




TERESA GUADALUPE RAMÍREZ PEQUEÑO
SECRETARÍA DEL CONSEJO DE MINISTROS

dictadas en un procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte y tránsito terrestre, sino como consecuencia de medidas de embargo dispuestas en un procedimiento de ejecución coactiva derivado de un procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte o tránsito terrestre; de modo que, a pesar de ser obsoletos y haber sido abandonados por su propietarios, no pueden ser chatarreados ni retirados de los depósitos vehiculares ni del parque automotor; corriendo el riesgo de que, a través de los procesos de subasta, dichos vehículos vuelvan a circular por las vías públicas, poniendo en riesgo la seguridad vial y el medio ambiente;

Que, en atención a ello, resulta necesario modificar el artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, a efectos de extender su ámbito de aplicación 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; de manera tal, que los mismos también puedan ser sometidos al procedimiento de declaración de abandono y al chatarreo obligatorio, y así, a través de estos mecanismos, puedan ser retirados definitivamente de los depósitos vehiculares y del parque automotor; ello, a fin de fortalecer las acciones de fiscalización y sanción en materia de transporte y tránsito, reducir la contaminación ambiental y resguardar la seguridad vial;



Que, en virtud al inciso 10.1 del artículo 10 del 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, la presente norma cuenta con dictamen favorable de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria que valida el expediente AIR Ex Ante correspondiente;



De conformidad con lo establecido en el artículo 104 de la Constitución Política del Perú y en ejercicio de las facultades delegadas en el literal e) del sub numeral 2.1.1 del numeral 2.1 del artículo 2 de la Ley N° 31880;



Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;

Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

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



Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto Legislativo tiene por objeto modificar el artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial.

Artículo 2.- Finalidad

El presente Decreto Legislativo tiene por finalidad promover la aplicación del chatarreo de vehículos internados en depósitos y declarados en abandono, como medio para fortalecer las acciones de fiscalización y sanción en materia de transporte y tránsito terrestre, promover el retiro definitivo de los vehículos del parque automotor, reducir la contaminación ambiental y las emisiones de gases de efecto invernadero, así como resguardar la seguridad vial.

Artículo 3.- Modificación del artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial


Modificar el artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial, conforme a lo siguiente:

“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*




TERESA GUADALUPE RAMIREZ PEQUENO
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

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





Teresa Guadalupe Ramírez Pequeño
TERESA GUADALUPE RAMÍREZ PEQUEÑO
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

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.

Artículo 4.- Financiamiento

Las disposiciones previstas en el presente Decreto Legislativo se financian con cargo a los presupuestos institucionales de los pliegos involucrados, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Artículo 5.- Refrendo

El presente Decreto Legislativo es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 6.- Publicación

El presente Decreto Legislativo es publicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe), y en la sede digital del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), el mismo día de su publicación en el diario oficial El Peruano.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única. Adecuación del Reglamento que Establece el Procedimiento para la Declaración de Abandono y Chatarreo de los Vehículos Internados en Depósitos Vehiculares

El Poder Ejecutivo, con refrendo del Ministro de Transportes y Comunicaciones, en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles, adecúa 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, conforme a lo dispuesto en el presente Decreto Legislativo.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los ^{dieciséis} días del mes de diciembre del año dos mil veintitrés.

Dina Ercilia Boluarte Zegarra

.....
DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

Luis Alberto Otárola Peñaranda
LUIS ALBERTO OTÁROLA PEÑARANDA
Presidente del Consejo de Ministros

Raúl Pérez Reyes Espejo
RAÚL PÉREZ REYES ESPEJO
Ministro de Transportes y Comunicaciones






CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **19** de **diciembre** de **2023**

En aplicación de lo dispuesto en el Inc. b) del artículo 90° del Reglamento del Congreso de la República; para su estudio pase el expediente del Decreto Legislativo N° 1594 a la Comisión de:

- **CONSTITUCIÓN Y REGLAMENTO.**



GIOVANNI PORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

I. Objeto y finalidad

El presente proyecto de Decreto Legislativo, en adelante el Proyecto, tiene por objeto modificar el artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial (en adelante, **DU 019-2020**); con la finalidad de establecer los mecanismos legales necesarios para promover la aplicación del chatarreo de vehículos internados en depósitos y declarados en abandono, como medio para fortalecer la seguridad vial, a través de las acciones de fiscalización y sanción en materia de transporte y tránsito terrestre, promover el retiro definitivo de los vehículos del parque automotor, reducir la contaminación ambiental y las emisiones de gases de efecto invernadero, así como resguardar la seguridad vial.

II. 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.

Posteriormente, a través del DU 019-2020 publicado en el diario oficial "El Peruano" el 20 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 personas¹.

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.”

Seguidamente, con fecha 17 de julio de 2021, se aprobó mediante Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, el “Reglamento Nacional para el Fomento del 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.

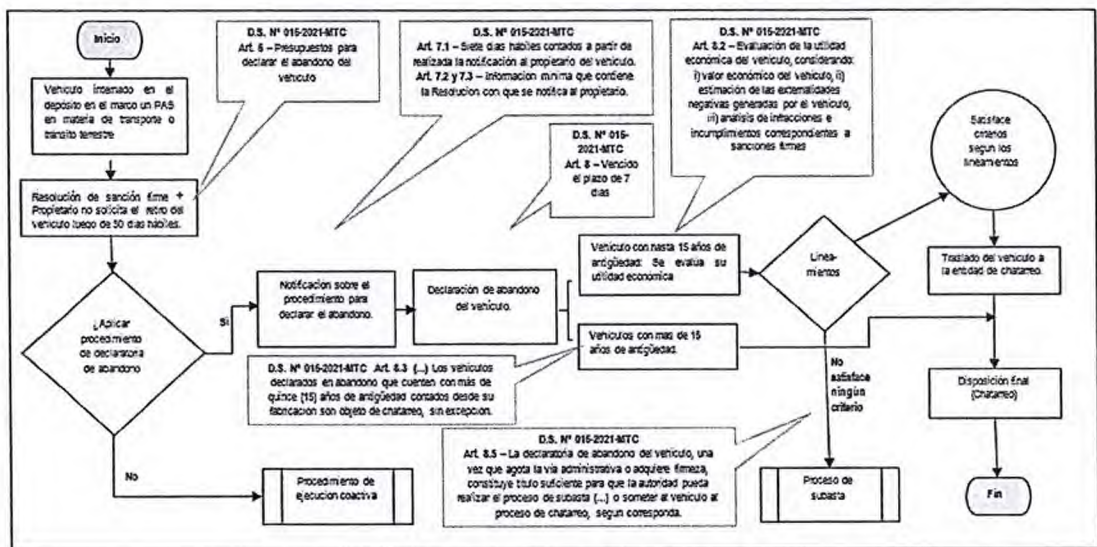
Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 016-2021-MTC publicado en el diario oficial “El Peruano” el 11 de abril de 2021, se aprobó el “Reglamento que

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

establece el procedimiento para la declaración de abandono y chatarreo de los vehículos internados en depósitos vehiculares” 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.

Sobre la base del marco normativo aprobado, el procedimiento para la declaración de abandono y el chatarreo de los vehículos internados en depósitos se efectúa conforme a lo siguiente:

Fig. 1. Procedimiento para la declaración de abandono de vehículos



Fuente: Elaboración propia

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 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.



En atención a ello, se solicitó al Congreso de la República la delegación de facultades legislativas, a efectos de regular, entre otros, lo concerniente a la aplicación del chatarreo obligatorio, con la finalidad de ampliar su ámbito de aplicación, y así fortalecer la seguridad vial, a través de las acciones de fiscalización y sanción en materia de transporte y tránsito terrestre, promover el retiro definitivo de los vehículos del parque automotor, reducir la contaminación ambiental y resguardar la seguridad vial.

Finalmente, cabe señalar que mediante Informe Técnico Legal N° 1672-2023-MTC/18.01 la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial sustenta el proyecto de decreto legislativo.

III. Marco jurídico y las habilitaciones en cuyo ejercicio se dicta

De conformidad con lo anteriormente señalado, y en atención a lo dispuesto en el artículo 104 de la Constitución Política del Perú, mediante la Ley N° 31880, "Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materias de Seguridad Ciudadana, Gestión del Riesgo de Desastres - Niño Global, Infraestructura Social, Calidad de Proyectos y Meritocracia", el Congreso de la República delegó al Poder Ejecutivo la facultad de legislar por el plazo de noventa (90) días calendario contados a partir de la entrada en vigencia de la citada ley, entre otros, en la siguiente materia:

"Artículo 2. Materias de la delegación de facultades legislativas

2.1. En materia de seguridad ciudadana

2.1.1. Seguridad ciudadana

(...)

e) Promover la renovación del parque automotor con relación a chatarreo obligatorio dentro de un procedimiento de ejecución coactiva; la reducción de plazo de inicio del proceso para la declaración de abandono de vehículos en un procedimiento administrativo sancionador; y facilitar el chatarreo de vehículos con características registrables imposibles de identificar.

(...)"

IV. Descripción de la formula normativa

Los artículos 1 y 2 del Proyecto, establecen, respectivamente, su objeto y la finalidad, los cuales consisten básicamente en modificar el artículo 5 del DU N° 019-2020, con la finalidad de promover la aplicación del chatarreo de vehículos internados en depósitos y declarados en abandono, como medio para fortalecer las acciones de fiscalización y sanción en materia de transporte y tránsito terrestre, promover el retiro definitivo de los vehículos del parque automotor, reducir la contaminación ambiental y las emisiones de gases de efecto invernadero, así como resguardar la seguridad vial.

En esa línea, en el artículo 3 del Proyecto se propone la modificación del artículo 5 del DU 019-2020, conforme a lo siguiente:

"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.*

Como se puede apreciar, en el numeral 5.1 se establece la facultad de las autoridades con competencia para la tramitación de los procedimientos sancionadores en materia de transporte y tránsito terrestre, tales como la SUTRAN, la ATU, los gobiernos regionales y la municipalidades provinciales y distritales, de iniciar el procedimiento de declaración de abandono, a los vehículos que han sido abandonados en sus depósitos y que fueron ingresados en virtud a i) medidas preventivas de internamiento impuestas en el marco de un procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte o tránsito terrestre, o, ii) medidas de embargo en forma de secuestro conservativo, dictadas en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva cuyo título de ejecución lo constituye una sanción derivada de un procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte o tránsito terrestre. En ambos casos, se requiere que el propietario del vehículo no haya solicitado el retiro del vehículo del depósito en el plazo de 30 días hábiles contados a partir de la fecha en que la resolución de sanción quedó firme; o, a partir de la fecha de internamiento del vehículo como consecuencia de la ejecución de la medida cautelar, según corresponda.

En tal sentido, se advierte que los vehículos a ser chatarreados pueden estar internados en los depósitos de la PNP o de las autoridades con competencia para la tramitación de los procedimientos administrativos sancionadores por



infracciones en materia de transporte y tránsito terrestre; lo cual incluye a las municipalidades, gobiernos regionales, SUTRAN y la ATU.

Con ello, se busca atender la problemática de los vehículos obsoletos que se encuentran internados por años en los depósitos vehiculares en virtud de medidas de embargo dictadas en procesos de ejecución coactiva, sin que su propietario haya solicitado su retiro. De este modo, se podrán liberar los depósitos vehiculares y ser utilizados en la fiscalización del transporte y tránsito terrestre.

Por su parte, el numeral 5.2 tiene por objetivo facilitar la presentación de la solicitud de retiro y los pagos que se deben realizar para su efectividad. En cuanto a esto último, se precisa que para el retiro del vehículo del depósito se debe pagar la multa, los derechos de permanencia en el depósito y los gastos de remolque correspondientes, sin perjuicio de lo establecido en el marco normativo que regula el procedimiento de ejecución coactiva. Adicionalmente, se establece que la solicitud se entiende presentada con la realización de los pagos antes mencionados. De esta manera, se busca acelerar el trámite de liberación de los vehículos y evitar situaciones en las que se mantenga internado el vehículo por falta de presentación de una solicitud, a pesar de que se han realizado todos los pagos correspondientes.

El numeral 5.3 dispone que cuando las autoridades con competencia para la tramitación de los procedimientos sancionadores en materia de transporte y tránsito terrestre inicien las acciones legales para declarar el abandono del vehículo, determinan el monto adeudado, evalúan su utilidad económica, y de ser el caso, su posterior traslado a una Entidad de Chatarreo para su disposición final.

Ahora bien, siguiendo la misma línea del texto vigente del artículo 5 del DU 019-2020, la potestad de declarar el abandono y disponer el chatarreo de los vehículos ha sido atribuida la autoridad a cargo de la tramitación del procedimiento sancionador en materia de transporte y tránsito terrestre, lo cual se refiere, como se mencionó anteriormente, a las municipalidades, gobiernos regionales, SUTRAN y la ATU.

Cabe precisar que, las entidades mencionadas identifican en sus directivas o normas internas el órgano o área que efectuara los referidos procedimientos.

En ese mismo sentido, cabe resaltar que la presente disposición mantiene una redacción similar con el texto vigente respecto a la potestad para declarar el abandono y disponer el chatarreo de los vehículos.

Ahora bien, resulta conveniente precisar que la declaración de abandono no extingue la propiedad, sino que habilita a la autoridad a disponer el chatarreo del vehículo, sea de manera directa o previa evaluación de la utilidad económica, conforme se detalla en el numeral 5.4 del proyecto. Asimismo, es importante mencionar que la medida de declaración de abandono y el chatarreo recaen sobre vehículos que tienen la condición de abandonados, esto es, aquellos vehículos que han sido dejados en los depósitos por parte de sus propietarios y respecto de los cuales no tienen ningún interés en reclamarlos.



Es así que, como explicaremos en el presente documento, estos vehículos permanecen por años en los depósitos vehiculares hasta que, una vez culminado el procedimiento de ejecución coactiva, se procede a la subasta de los mismos, ocasionando que vuelvan a circular por las vías públicas y, en el peor de los casos, sean destinados al transporte informal.

El numeral 5.4 regula lo concerniente a la aplicación del chatarreo de los vehículos declarados en abandono, estableciendo de forma precisa los supuestos para su aplicación, siendo que, cuando se trate de vehículos con una antigüedad mayor a los 15 años el chatarreo es efectuado de manera obligatoria, y en los menores a 15 años se efectúa previa evaluación de su utilidad económica. Se advierte que, en este último supuesto, el chatarreo obligatorio dependerá de la evaluación que efectuó la autoridad considerando la utilidad económica del vehículo.

Por otro lado, el numeral 5.5, en concordancia con la incorporación de los vehículos internados en virtud a medidas embargo dictadas en procedimientos de ejecución coactiva al ámbito de aplicación del proceso de declaración de abandono y chatarreo obligatorio, precisa que el ejecutor coactivo debe variar dicha medida cautelar, cambiándola 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.

En el numeral 5.6 se establece la potestad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, **MTC**), de aprobar el procedimiento para declarar el abandono del vehículo, los lineamientos para la determinación de su utilidad económica, las infracciones respecto de las cuales procede la declaración de abandono y consecuentemente la aplicación del chatarreo obligatorio.

Por su parte, a fin de facilitar el chatarreo de vehículos imposibles de identificar de acuerdo con lo dispuesto en la Ley N° 31880, el numeral 5.7 del Proyecto establece que la autoridad que dispone el chatarreo entrega el vehículo a la Entidad de Chatarreo, con la sola verificación de que la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo coincida con la consignada en la Resolución de Declaración de Abandono y en la Tarjeta de Identificación Vehicular. Asimismo, en el numeral 5.8 se establece que SUNARP procede con la caducidad de la placa y el retiro definitivo del Sistema Nacional de Tránsito Terrestre del vehículo sometido al proceso de chatarreo, requiriendo para ello únicamente la Resolución de Declaración de Abandono y el Certificado de Destrucción Vehicular emitido por la Entidad de Chatarreo.

Adicionalmente, el Proyecto cuenta con una disposición complementaria final, en la cual dispone que el Poder Ejecutivo, con el refrendo del MTC, en un plazo máximo de 90 días hábiles, adecúa 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.

V. Fundamento técnico



5.1 Identificación del problema público y análisis de estado actual de la situación fáctica

5.1.1. Sobre la contaminación ambiental

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.

Sobre el particular, la Organización Mundial de la Salud (en adelante, **OMS**), estimó que para el año 2019, la contaminación del aire fue la causa de la muerte prematura de 4.2 millones de personas en todo el mundo². 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 altos³.

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 mil seiscientos cincuenta y siete (1,657) muertes al año⁴.

Ahora, si bien las causas de la contaminación ambiental son múltiples, una de las principales es 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 respiratorias⁵, que, a su vez, es la principal enfermedad causante de muerte en el país⁶.

Cabe señalar que, los principales contaminantes del aire son: el material particulado fino (PM_{2.5}), los óxidos de nitrógeno (NO_x), el monóxido de carbono (CO) y el dióxido de azufre (SO₂), debido a alto impacto sobre la calidad del aire y la salud de las personas⁷.

Ahora bien, 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

²Ver: [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 30 de setiembre de 2023.

³Ver: <https://www.paho.org/es/temas/calidad-aire/calidad-aire-ambiente>. Consultado el 30 de setiembre de 2023.

⁴Ver <https://repositoriodigital.minam.gob.pe/handle/123456789/76>. Consultado 2 de octubre de 2023.

⁵ Cristina Linares Gil y Julio Díaz Jiménez. ¿Qué son las PM_{2,5} y cómo afectan a nuestra salud? En: el ecologista. N° 58. Uri: <https://www.ecologistasenaccion.org/17842/que-son-las-pm25-y-como-afectan-a-nuestra-salud/>. Consultado el 01 de octubre de 2023.

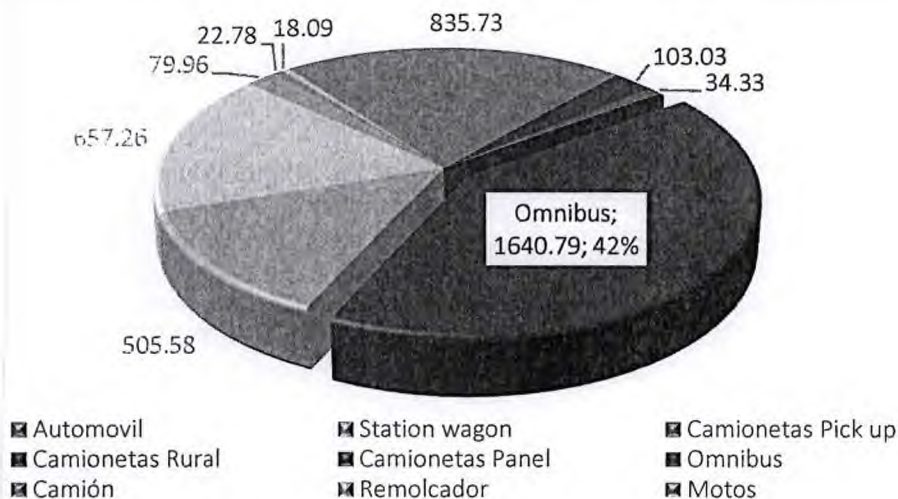
⁶ Ministerio de Salud. Análisis de las causas de mortalidad en el Perú 1986-2015. En: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/320980/An%C3%A1lisis de las causas de mortalidad en el Per %C3%BA 1986 - 201520190613-19707-1rnxid0.pdf?v=1560469668](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/320980/An%C3%A1lisis%20de%20las%20causas%20de%20mortalidad%20en%20el%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

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



2016, los ómnibus fueron los responsables de la emisión del mayor porcentaje de toneladas de PM_{2.5} en las ciudades de Lima y Callao, representando 42% del total, esto es 1,640.79 toneladas, como se muestra en el Gráfico 1⁸.

Gráfico 1. Emisiones de PM_{2.5} por categoría vehicular Lima y Callao (Ton/año - 2016).



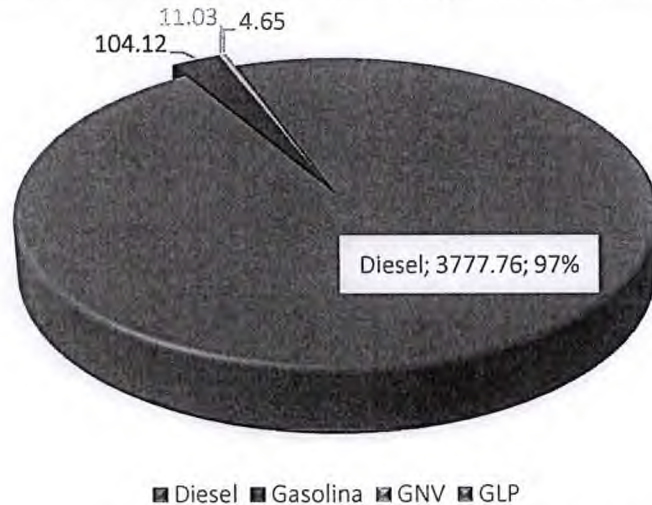
Fuente y Elaboración: MINAM Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao (2019).

Asimismo, en el citado estudio, el MINAM advierte que, para el año 2016, el 97% del total las emisiones de PM_{2.5} fueron originados por los vehículos con combustión a diésel, lo cual asciende a 3,777.76 toneladas por año, como se muestra en la Gráfico 2.



⁸ 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>

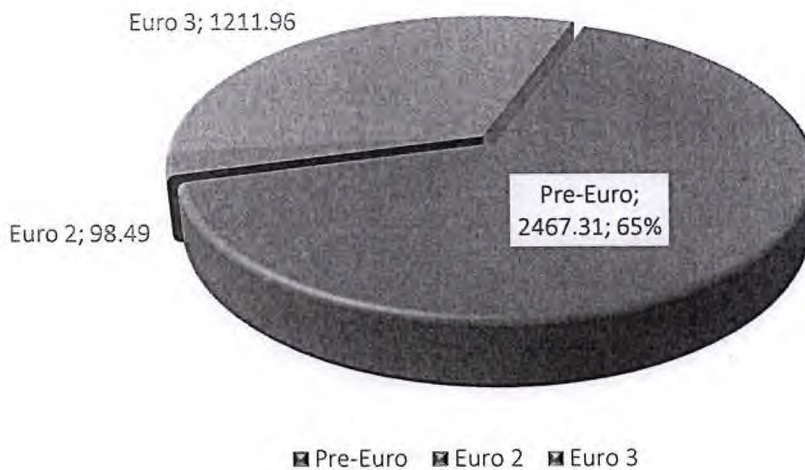
Gráfico 2: Emisiones de PM_{2,5} por tipo de combustible Lima-Callao (Ton/año - 2016)



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_{2,5}, equivalente a 2,467.31 toneladas, como se muestra en la Gráfico 3.

Gráfico 3: Emisiones de PM_{2,5} por tecnología vehicular a diésel Lima-Callao (Ton/año- 2016).

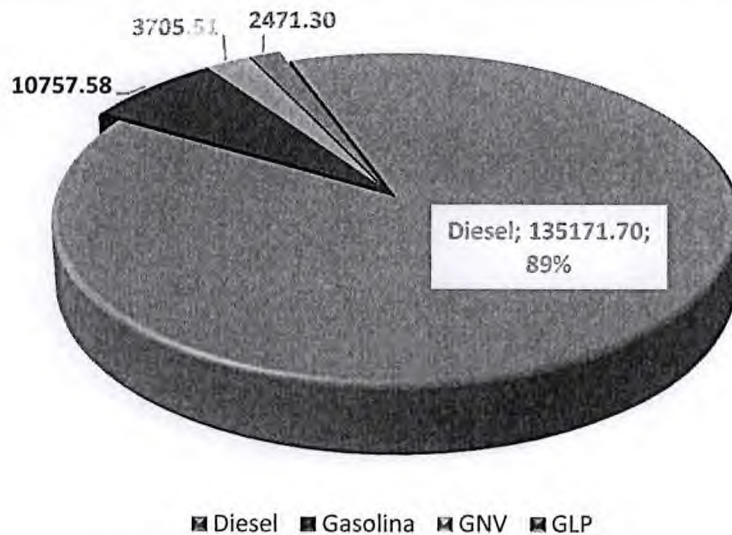


Fuente: MINAM Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao (2019)

De igual manera, en el estudio realizado por el MINAM, se señala que las estimaciones de las emisiones de Óxido nítrico (NOx) tienen como causa la combustión de los vehículos a diésel, representando el 89 % del total, equivalente a 135,171.70 toneladas de NOx al 2016, como se muestra en la Gráfico 4.



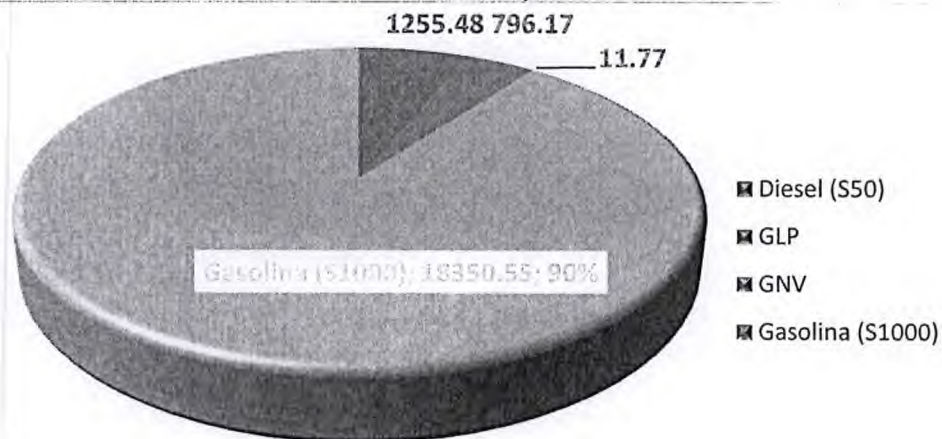
Gráfico 4. Emisiones de NOx por tipo de combustible Lima-Callao (Ton/año - 2016).



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 (SO₂) (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 contaba con disponibilidad de diésel de bajo azufre (S50) al 100%, se aprecia que el mayor aporte de emisiones de SO₂ 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



CO₂eq; de los cuales, el sector transporte tiene una participación del 40,56 % del total, siendo el primer lugar con mayores emisiones de GEI⁹.

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_{2,5}.

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.

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 estratégicos de la Estrategia Nacional ante el Cambio Climático, aprobada por Decreto Supremo N° 011-2015-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", la cual ha sido sustentada en el hecho que: "(...) las emisiones provenientes del parque automotor representan un 58% de las emisiones del material particulado de 2.5 (PM_{2.5}) 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



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

años¹⁰, los cuales son los responsables de la mayor cantidad de emisiones atmosféricas”.

5.1.2. 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 año¹¹.

Por su parte, en el Perú, de acuerdo con el Estudio de Carga de Enfermedad realizado por el Ministerio de Salud (en adelante, **MINSA**), 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 perdidos¹².

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 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 quinientos 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

¹⁰ DECRETO SUPREMO Nº 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.”

¹¹ 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>

¹² 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.

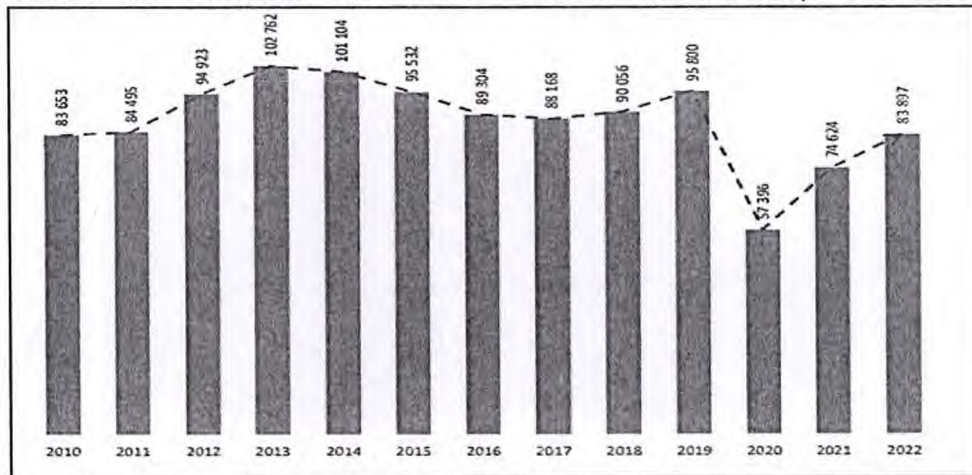


2023 (enero – junio)	42784	1,518	28,370
Variación de valores absolutos	+1,356	-55	+1,801
Porcentaje de variación	+3.3%	-3.5	+6.8%

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

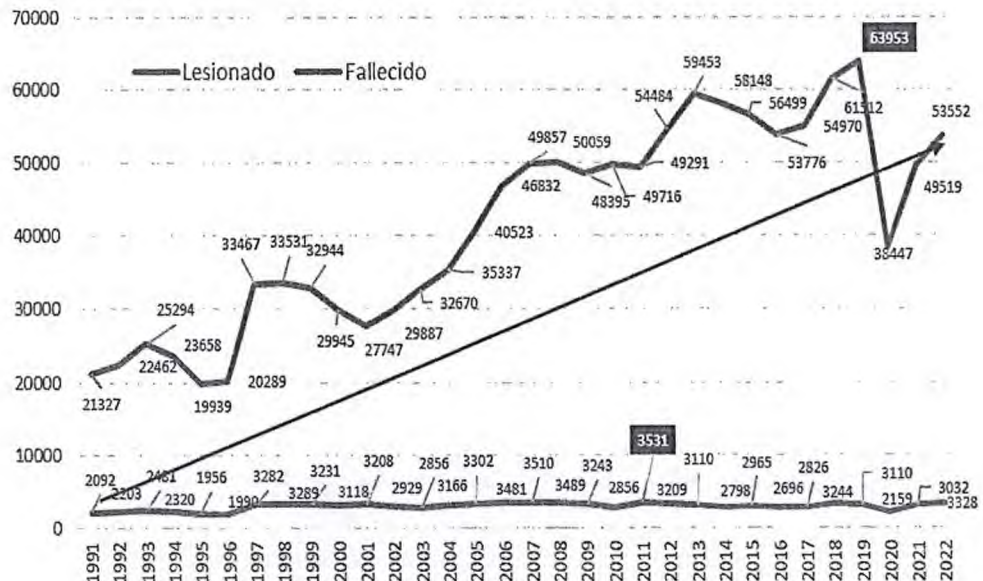
En el **Gráfico 6 y 7**, respectivamente, se muestra la evolución de los siniestros viales, así como de las personas fallecidas y lesionadas a causa de ellos, registrados en el periodo comprendido entre el 1991 al 2022, evidenciándose un incremento importante.

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

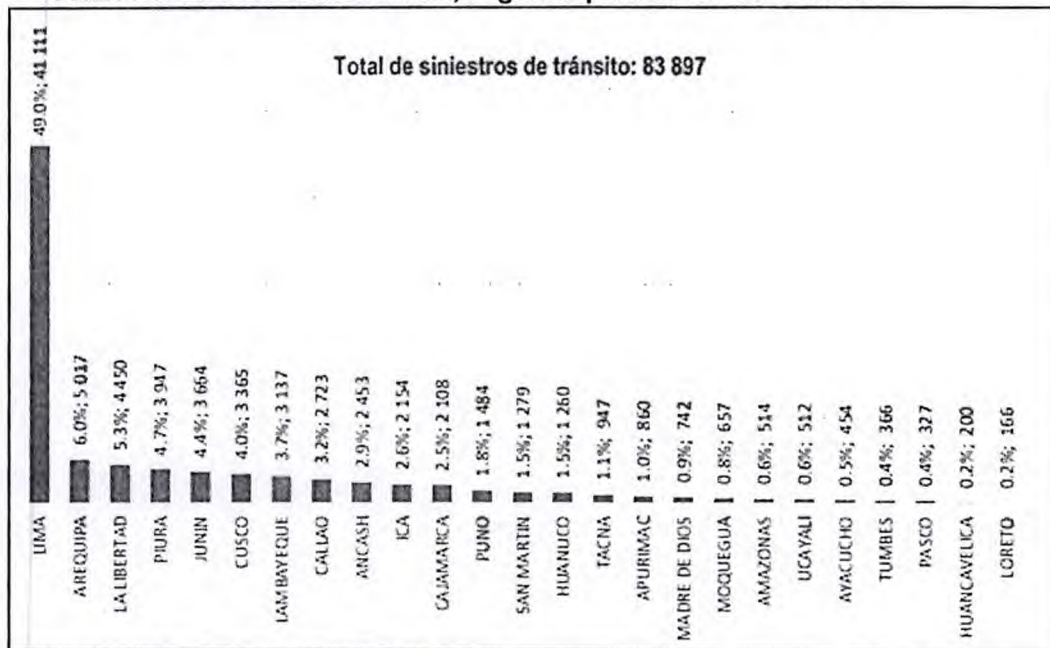


Nota: Periodo 2020-2021, disminución a consecuencia del COVID.
Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST



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

Causas de accidentes	2017	2018	2019	2020	2021	2022
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%

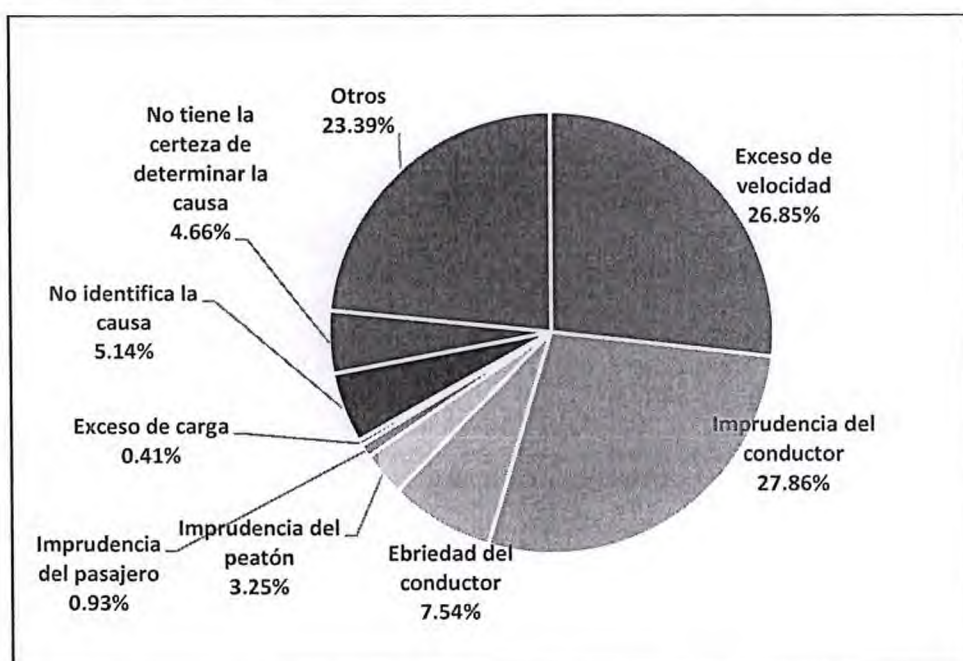


Causas de accidentes	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Imprudencia del pasajero	1.77%	1.17%	1.33%	0.94%	0.66%	0.93%
Exceso de carga	0.23%	0.43%	0.34%	0.25%	0.32%	0.41%
Desacato Señal de Tránsito del Conductor	2.19%	1.11%	0.92%	0.92%	0.64%	0.62%
Desacato Señal de Tránsito del Peatón	0.00%	0.25%	0.25%	0.14%	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%
Total de siniestros reportados	88 168	90 056	95 800	57 396	74 624	83 897

Nota: Período 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 produjo 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 volante¹³.

Con relación a ello, es preciso mencionar que la seguridad vehicular pasiva¹⁴, 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 causa se atribuye al estado o condición de los vehículos, conforme a lo señalado por la Policía Nacional del Perú¹⁵.

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.

5.1.3. Sobre el estado actual de la aplicación del chatarreo obligatorio

- a) **Exclusión del ámbito de aplicación del chatarreo obligatorio de los vehículos internados en virtud de medidas de embargo en forma de secuestro conservativo**

¹³ "Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2021", aprobado mediante Decreto Supremo N° 019-2017-MTC

¹⁴ 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).

¹⁵ 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



Conforme se señaló anteriormente, el chatarreo obligatorio fue incorporado en la legislación nacional, a través del artículo 5 del DU 019-2020, 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 sancionadores en materia de transporte y tránsito terrestre, los cuales tenían en su custodia vehículos obsoletos y abandonados durante años por sus propietarios, lo cual contribuía con la contaminación ambiental y la inseguridad vial.

No obstante, 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 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.

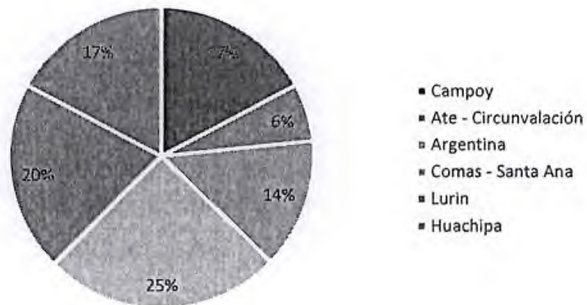
Es así que, de acuerdo con el DU 019-2020, solo se pueden chatarrear obligatoriamente los vehículos internados por una medida administrativa dictada en el marco de un procedimiento sancionador, previa declaración de abandono, mas no los vehículos internado en virtud de una medida dictada en un procedimiento de ejecución coactiva; situación que ha evidenciado un importante problema para el logro de los fines del chatarreo obligatorio, toda vez que, 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.

Al respecto, cabe indicar que los depósitos administrados por las autoridades tienen por función prevenir que se ponga en riesgo la integridad de la ciudadanía en general y se resguarden las condiciones de seguridad en la prestación de los servicios de transporte y tránsito terrestres, puesto que sirven para ejecutar las medidas de internamiento vehicular en el marco de las acciones de fiscalización y sanción, así como para la ejecución de medida de embargo en forma de secuestro conservativo. De esta manera, se evita que los vehículos infractores puedan seguir circulando, poniendo en riesgo la vida y la salud de las personas.

Ahora bien, para el caso de Lima y Callao, de acuerdo con la información proporcionada por la ATU (actualizada al 18 de octubre de 2023), cuenta con seis (6) depósitos en Lima Metropolitana y el Callao con una capacidad total para albergar aproximadamente dos mil doscientos (2200) vehículos, los cuales se ubican en los siguientes lugares: Av. Campoy, Ate-Circunvalación, Av. Argentina, Comas-Santa Anita, Lurín y Huachipa y cuentan con la siguiente capacidad:

Gráfico 10. Capacidad de aforo para vehículos en los depósitos de la ATU

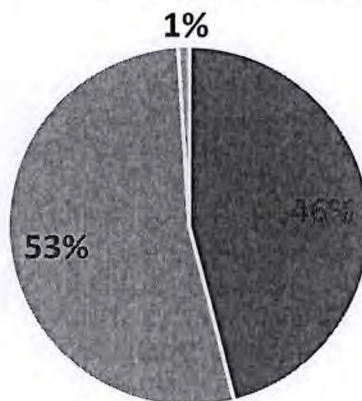




Elaboración: ATU

No obstante, la ATU advierte que, a pesar de que la capacidad de los depósitos es relativamente amplia, solo tiene una disponibilidad del 1% de espacios para los futuros vehículos que pudieran ser ingresados. Así, la ATU señala que, al 18 de octubre de 2023¹⁶, se encontraban internados un total de dos mil ciento ochenta y dos (2,182) vehículos en los seis (6) depósitos que administra, de los cuales mil ciento sesenta y cuatro (1164) corresponde a internamientos dispuestos por medidas de embargo en forma de secuestro conservativo, y mil dieciocho (1018), por medidas de internamiento vehicular dictadas en el marco de un procedimiento administrativo sancionador; es así que, más del 50% de los internados en los diferentes depósitos, se realizaron por medida de embargo en forma de secuestro conservativo (dictadas por la Unidad Funcional de Ejecución Coactiva -UFEC de la Unidad de Tesorería de la Oficina de Administración de ATU y el SAT de Lima¹⁷), conforme se advierte a continuación:

Gráfico 11. Capacidad utilizada y disponible de los depósitos de ATU, según medida (%)



- Por medida preventiva - DFS (A)
- Por medida coactiva - UFEC
- Capacidad disponible

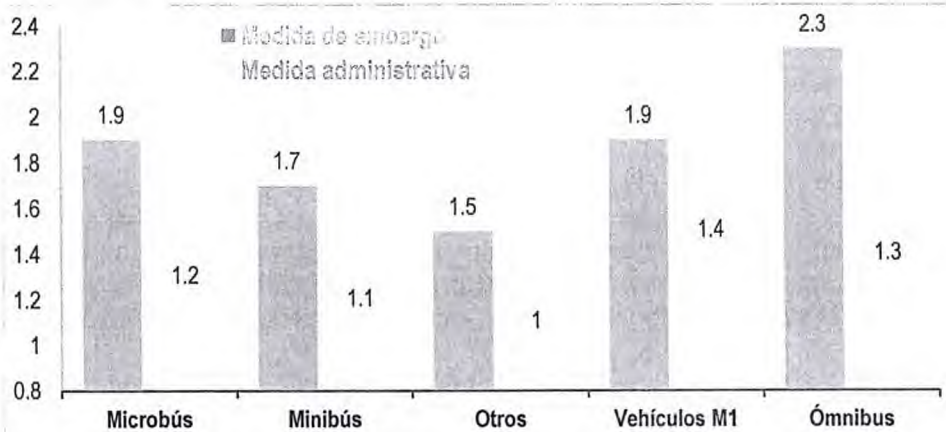
Fuente: Oficina de Administración de ATU-Tesorería
Elaboración: ATU

¹⁶
¹⁷

Conforme a lo señalado en el Informe N° 000190-2023-ATU/DAAS-SDAA del 25 de octubre de 2023. Cabe precisar que estas medidas fueron dictadas por el SAT antes de que la ATU asumiera las competencias de transporte de personas en Lima y Callao.

Adicionalmente, la ATU señala que, los vehículos internados presentarían en promedio más de un año y medio de internamiento en el depósito, e inclusive habría vehículos hasta con casi tres (3) años de internamiento en el depósito.

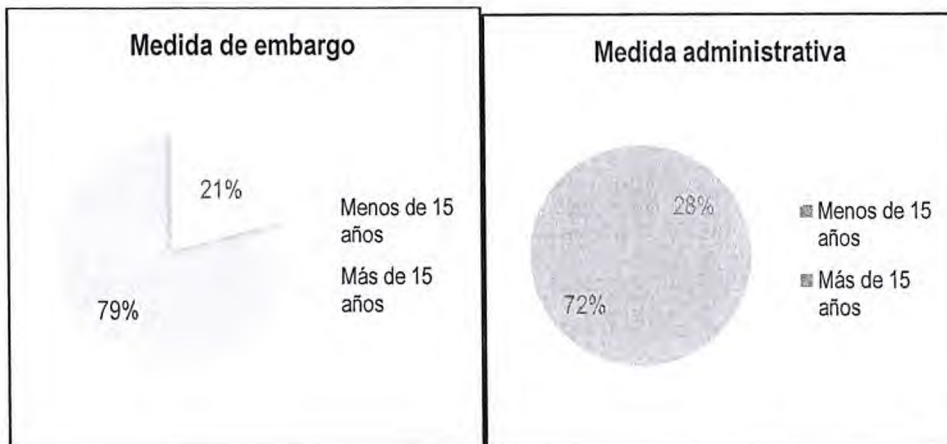
Gráfico 12. Tiempo promedio y registro temporal más alto de presencia de los vehículos internados por categoría vehicular, según medida (en años)



Fuente: Oficina de Administración de ATU-Tesorería
Elaboración: ATU

Ahora bien, con relación a la antigüedad de los vehículos internados en los depósitos, para el caso de Lima y Callao, la ATU advierte que el 79% de los vehículos internados por una medida de embargo en forma de secuestro conservativo presentan una antigüedad mayor a los quince (15) años (922 vehículos). Mientras que, para los vehículos internados por una medida administrativa de internamiento vehicular, el 72% de estos presentan una antigüedad superior a los quince (15) años (737 vehículos). En otras palabras, el 76% del total de vehículos internados en los depósitos de la ATU, tiene una antigüedad mayor a 15 años, tal como se muestra en el siguiente **Gráfico 13**:

Gráfico 13. Vehículos internados mediante medida de embargo en forma de secuestro conservativo o por medida administrativa en Lima y Callao, según años de antigüedad

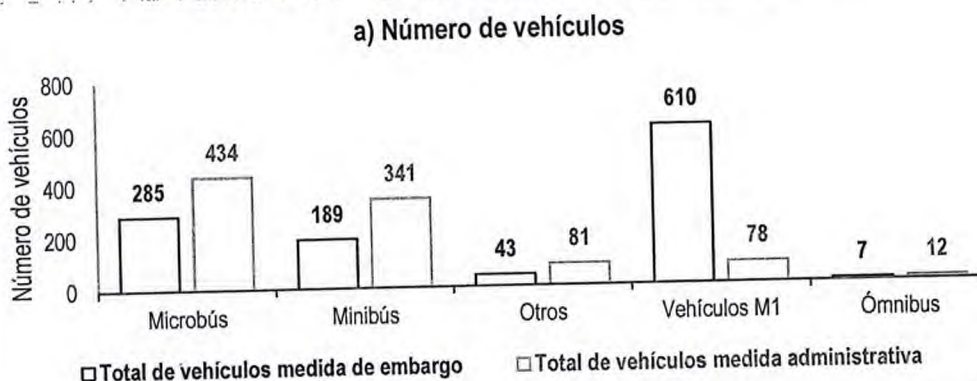


Fuente: Oficina de Administración de ATU-Tesorería
Elaboración: ATU

Por su parte, en lo que respecta a las deudas acumuladas por los vehículos internados en los depósitos vehiculares, para el caso de Lima y Callao, la ATU señala que, en todas las categorías vehiculares, la deuda¹⁸ de los vehículos internados mediante medida de embargo en forma de secuestro conservativo, es mayor que la deuda de los vehículos internados por medida administrativa de internamiento vehicular. Así, según lo señalado por la ATU, para los vehículos internados por medidas de embargo en forma de secuestro conservativo, la deuda promedio por vehículo para la categoría de ómnibus es de más de trescientos cuarenta y seis (346) mil soles, seguido por la categoría de vehículos minibús, con una deuda promedio por vehículo mayor a los ciento cincuenta y dos (152) mil soles.

Es así que, la ATU advierte que las deudas de los vehículos clasificados como minibús, internados por medida de embargo en forma de secuestro conservativo, totalizan los 28.9 millones de soles, seguido por los microbuses con más de 15.8 millones de soles, tal como se muestra en el siguiente **Gráfico 14**:

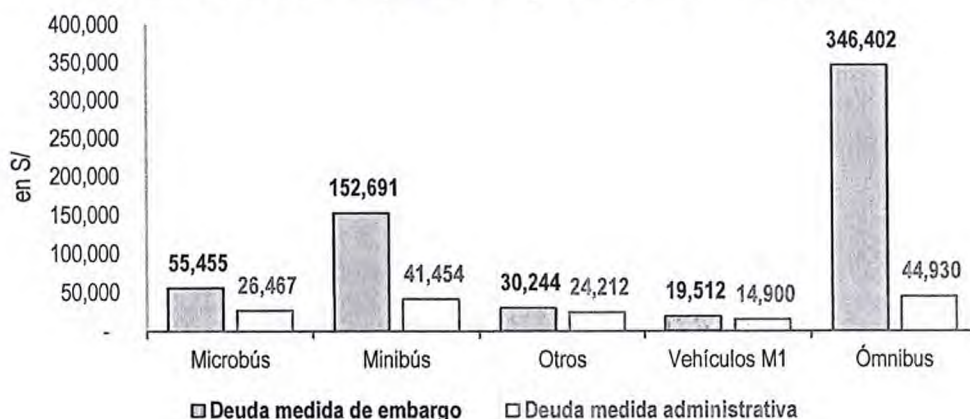
Gráfico 14. Número de vehículos, Deuda promedio y Deuda total de los vehículos internados, según categoría de vehículo



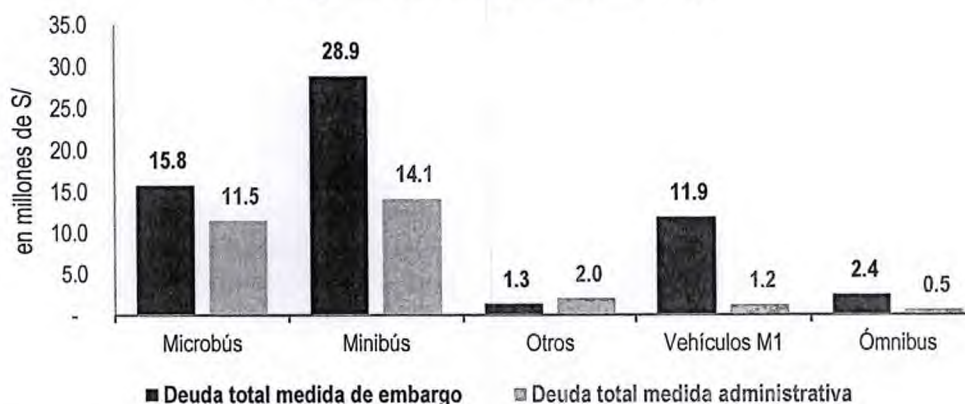
18

La deuda total considera el monto que el vehículo adeuda por conceptos de infracciones y/o incumplimientos correspondientes a sanciones firmes respecto al vehículo, así como el monto de los derechos de permanencia en el depósito y gastos de traslado del vehículo.

b) Deuda de un vehículo promedio según categoría vehicular (en S/)



c) Suma de las deudas totales de los vehículos internados según categoría vehicular (en millones de S/)

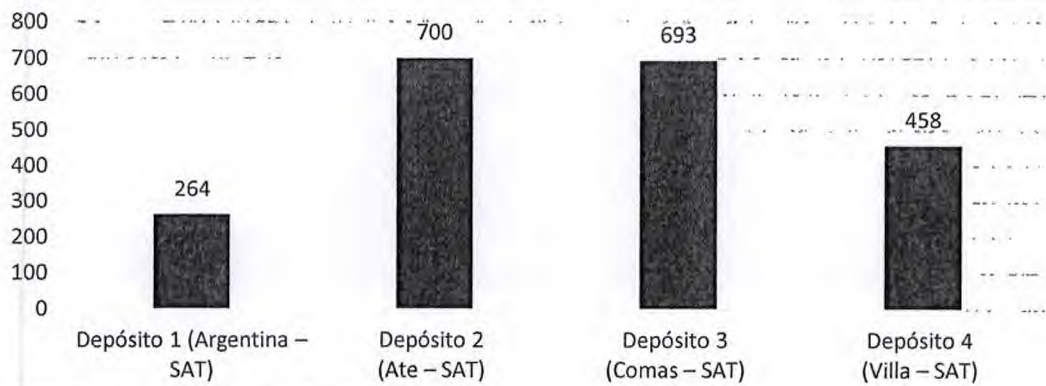


Fuente: Oficina de Administración de ATU-Tesorería
Elaboración: ATU

Por estas consideraciones, la ATU advierte que esta problemática se torna insostenible puesto que, si se mantiene la legislación que rige el chatarreo obligatorio y continúan vigentes las medidas de internamiento vehicular, con el paso del tiempo surgiría la posibilidad de encontrarnos con vehículos que ya no podrían ser alojados en los depósitos autorizados por la ATU. Esto implicaría que la ATU se vería en la necesidad de adquirir nueva infraestructura para albergar aquellos vehículos sujetos a medidas administrativas de internamiento vehicular o medidas de embargo en forma de secuestro conservativo. Este escenario resultaría en un perjuicio tanto para el estado como para la sociedad en su conjunto.

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

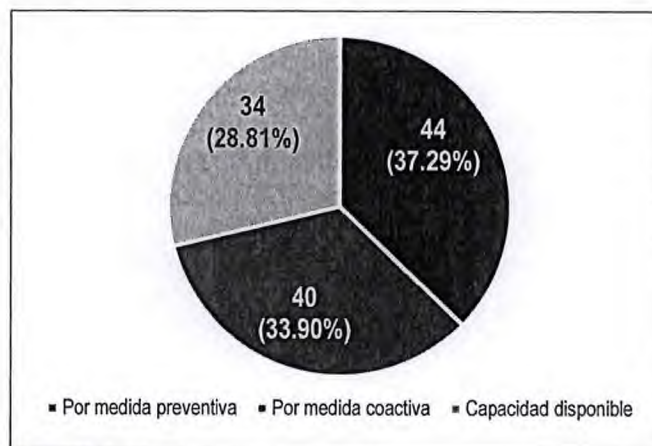
Gráfico 15. Capacidad de aforo para vehículos en los depósitos de la Municipalidad de Lima Metropolitana (SAT)



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 Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), a la fecha, cuenta con un (1) depósito ubicado en el distrito de Santa Rosa (Lima) de 10 000 m² 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) corresponde 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. La siguiente figura muestra el número y participación de vehículos internados según medida.

Gráfico 16. Capacidad utilizada y disponible en el depósito de SUTRAN, según medida (%)



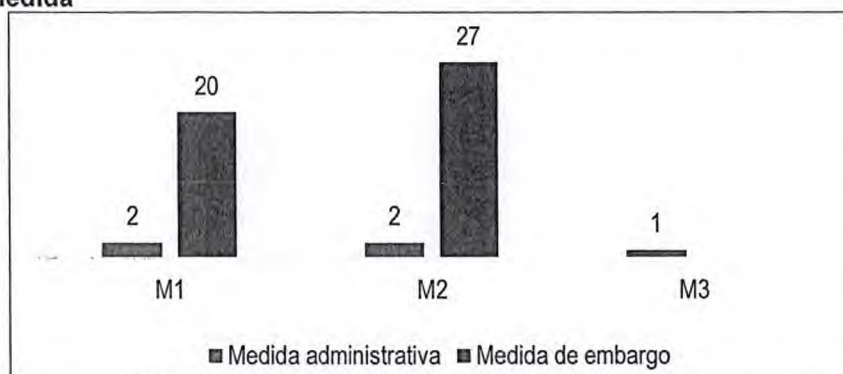
Fuente: SUTRAN.
Elaboración: Propia.

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 17. 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 18. Vehículos internados mediante medida de embargo en forma de secuestro conservativo o por medida administrativa, según años de antigüedad



Fuente: SUTRAN.
Elaboración: Propia.

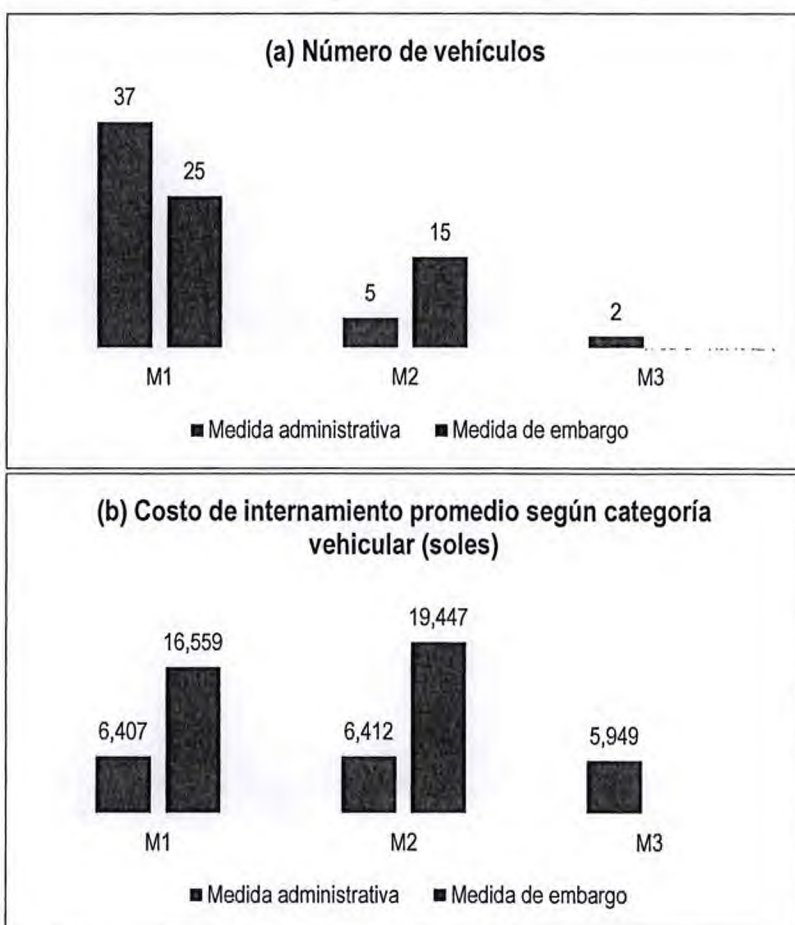
Por su parte, en lo que respecta al costo de internamiento acumulados por los vehículos internados en el depósito vehicular, la SUTRAN señala que, en todas

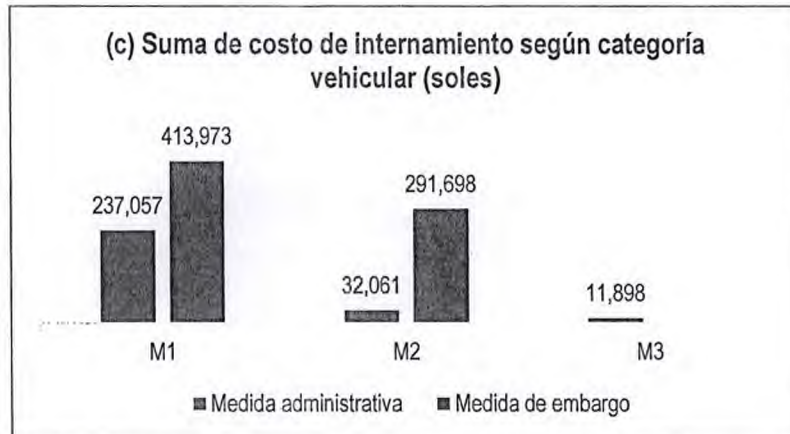


las categorías vehiculares, el costo de los vehículos internados mediante medida de embargo en forma de secuestro conservativo, es mayor que el costo de los vehículos internados por medida administrativa de internamiento vehicular. Así, para los vehículos internados por medidas de embargo en forma de 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 la siguiente figura:

Gráfico 19. Número de vehículos, costo de internamiento promedio y costo de internamiento total de vehículos internados, según categoría de vehículos





Fuente: SUTRAN.
Elaboración: Propia.

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.**

Además de ello, al estar dichos vehículos obsoletos 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, tal como se aprecia a continuación:



Debate presidencial en Argentina 2023: consulta candidatos, propuestas y más de la cobertura

TRANSPORTE / Noticias

El SAT devuelve los autos 'chatarra' a las calles de Lima por medio de subastas

El 46% de vehículos subastados por el SAT el pasado 2 de octubre tienen 15 a más años de antigüedad. Expertos alertan que pueden ser usados para realizar el servicio informal de colectivos.

El SAT-Lima nos ha informado que en el último remate efectuado en el presente año 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.



Cabe precisar que, dicha situación ha sido cuestionada en diversos medios de prensa. Así, por ejemplo, El Comercio publicó una nota periodística con el siguiente título¹⁹.

El Comercio

SUSCRÍBETE A

Tabla de posiciones Eliminatorias Conmebol 2026: resultados tras la fecha 6

Juan Reynoso: últimas noticias sobre la posición del DT de la selección peruana

LIMA / Noticias

Vehículos chatarra vuelven a las calles: SAT subasta combis y taxis de más de 30 años

Vehículos que fueron incautados por la propia entidad municipal serán devueltos a las calles para seguir operando. Remate permitirá que una camioneta fabricada en 1979 y otras 260 unidades internadas en depósitos pueden volver a circular por Lima de nuevo.

Expertos en temas de transporte cuestionan la medida por su impacto al parque automotor y la seguridad vial. Por su parte, especialista en temas ambientales explica que la circulación de vehículos antiguos agrava la pésima calidad de aire en la capital.

En dicha nota, se detalla el estado de los vehículos subastados, los que en su mayoría son obsoletos y, se señala que, a la fecha no existe marco normativo que facilite el chatarreo de vehículos internados por procedimientos de cobranza coactiva.

Como hemos visto anteriormente, los vehículos antiguos son un agente principal de la contaminación del aire, y, por ende, causante de diversas enfermedades respiratorias. Además, son un riesgo para la seguridad vial, toda vez que, dada su antigüedad, son más propensos a sufrir fallas mecánicas y ocasionar siniestros viales.

b) Vehículos que no coincide el número de motor y chasis con la tarjeta de identificación vehicular

De acuerdo al Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2021-MTC²⁰, una vez que la entidad solicitante

¹⁹ Ver [MML: 75 vehículos que subasta la SAT tienen más de 30 años de antigüedad municipalidad de lima lopez aliaga remate | LIMA | EL COMERCIO PERÚ](#)

²⁰ DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO NACIONAL PARA EL FOMENTO DEL CHATARREO APROBADO MEDIANTE DECRETO SUPREMO N° 005-2021-MTC.

Artículo 20. Etapa de verificación física del vehículo

20.1. El/la usuario/a o solicitante y, para el caso del chatarreo obligatorio la entidad que tiene la propiedad del vehículo, debe entregar el vehículo a la Planta de Chatarreo, en donde se procede al retiro de las placas y se verifica si el número de chasis y de motor coinciden con los números consignados en la Tarjeta de Identificación Vehicular. (...)

DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO QUE ESTABLECE EL PROCEDIMIENTO PARA LA DECLARACIÓN DE ABANDONO Y CHATARREO DE LOS VEHÍCULOS INTERNADOS EN DEPÓSITOS VEHICULARES APROBADO MEDIANTE DECRETO SUPREMO N° 016-2021-MTC

Artículo 13. Disposiciones que regulan el chatarreo obligatorio del vehículo declarado en abandono
13.1 El acceso y realización del proceso de chatarreo del vehículo declarado en abandono, se rige por las disposiciones establecidas en el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, así como por lo dispuesto en el presente Reglamento.



traslada los vehículos a la entidad de chatarreo, esta última procede a retirar la placa y verificar si el número de chasis y motor coinciden con los números consignados en la Tarjeta de Identificación Vehicular, lo que implica la revisión física de los componentes del vehículo, a fin de cotejar dicha información con lo señalado en su correspondiente boleta informativa. En el caso de la ATU, dicha etapa se encuentra reconocida en la "Directiva que regula el Chatarreo de Vehículos en el Área de Influencia de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte, de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao", aprobada mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 164-2021- ATU/PE.

Ahora bien, de acuerdo con lo señalado por la ATU, de la evaluación que ha realizado durante el año 2023 respecto de los vehículos internados, ha advertido que una parte importante de dichos vehículos tiene problemas de coincidencia entre el número de motor y chasis con la información consignada en la tarjeta de identificación vehicular. Así, de los doscientos ochenta y dos (282) vehículos que fueron evaluados, ciento treinta y cinco (135) tienen problemas con la verificación del número de motor y chasis.

En consecuencia, estos no pueden ser remitidos a la entidad de chatarreo porque serían devueltos, permaneciendo internados por un plazo indeterminado, lo cual no propicia que se realice la actividad de fiscalización de manera efectiva, pues a la larga no sería materialmente posible ejecutar las medidas administrativas de internamiento a los vehículos que correspondan, dada la saturación de los depósitos vehiculares que se habría generado. Asimismo, demuestra que la aplicación material de la regulación vigente sobre el tema resulta ineficaz, porque no permitiría que gran porcentaje de los vehículos evaluados, puedan ser finalmente chatarreados.

Esta situación, ha impedido que vehículos internados por prestar el servicio de transporte informal y que no cuentan con las condiciones idóneas para circular de forma segura, puedan ser chatarrizados, corriendo el riesgo de volver al parque automotor.

Sobre el particular, cabe indicar que el Reglamento Nacional para el fomento del chatarreo, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, establece en su artículo 20, que en el proceso de chatarreo, la Entidad de Chatarreo debe verificar que si el número de chasis y de motor coinciden con los números consignados en la Tarjeta de Identificación Vehicular; lo cual ha impedido que puedan ser chatarreados una importante cantidad de vehículos abandonados por no cumplir con esta condición.

Al respecto, es preciso mencionar que la coincidencia de todos los códigos de identificación del vehículo (número de VIN, chasis y motor) se justifica plenamente en un esquema de chatarreo voluntario, en la medida que a través de dicho mecanismo se otorga incentivos (económicos o no económicos) a los propietarios, para que estos decidan chatarrear sus vehículos y que los mismos sean retirados del servicio de transporte terrestre. Por tanto, bajo esta modalidad resulta necesario garantizar que el vehículo cumpla con determinadas condiciones como encontrarse operativo, estar habilitado en el



servicio de transporte, entre otros. Caso distinto es el del chatarreo obligatorio, el cual tiene por objeto chatarrear vehículos abandonados en los depósitos vehiculares, respecto de los cuales sus propietarios no tienen ningún interés en retirar y que, además, debido a la antigüedad y al tiempo que permanecen internados, los mismos se encuentran en condiciones obsoletas.

En ese sentido, en el caso específico de estos vehículos abandonados, resulta necesario disponer el chatarreo, debiendo considerar únicamente aquellas condiciones mínimas indispensables para garantizar que la declaración de abandono y chatarreo, se realice sobre un vehículo con el cual se ha incurrido en una infracción en materia de transporte o tránsito terrestre, motivos por el cual, fue internado en un depósito, ya sea durante el procedimiento administrativo sancionador, o en un procedimiento de ejecución coactiva.

Es así que, se ha visto por conveniente que, en el caso del chatarreo obligatorio, la Entidad de chatarreo verifique únicamente 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.

Asimismo, cabe agregar que los vehículos que son pasibles de chatarreo obligatorio son aquellos que proceden de un procedimiento administrativo sancionador, que cuentan con medida de internamiento, y sobre los cuales se siguió un procedimiento de declaración de abandono, siendo que en ambos procedimientos se respetan las garantías que le asisten al administrado, teniendo éste la posibilidad de liberar su vehículo en varias oportunidades.

Así, en el marco de un procedimiento administrativo sancionador con internamiento vehicular, el administrado tiene el derecho de presentar sus descargos e impugnar la sanción que se le hubiese impuesto, conforme a lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado con Decreto Supremo N° 004-2019-JUS y en el Reglamento del procedimiento administrativo sancionador especial de tramitación sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre, y sus servicios complementarios, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2020-MTC. Asimismo, tiene la oportunidad de solicitar la liberación de su vehículo, previo cumplimiento de las condiciones establecidas para tal efecto.

Por ello, solo cuando se cuente con una resolución de sanción firme y el administrado no ha retirado su vehículo del depósito, se inicia otro procedimiento, el de abandono, otorgándosele un plazo para proceder con el retiro de su vehículo, siempre que cumpla los requisitos exigidos para dicho efecto. Solo cuando no realiza ello, es que se emite la resolución declarando en abandono el vehículo, teniendo el administrado incluso la posibilidad de impugnar el referido acto administrativo.

Adicionalmente a lo expuesto, resulta pertinente mencionar que, conforme a lo establecido en 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 no pueden ser objeto de chatarreo obligatorio los vehículos comprendidos en investigaciones



policiales o judiciales y/o cuando el vehículo cuente con derechos inscritos a favor de terceros en el Registro de Propiedad Vehicular; en ese sentido, para proceder con el chatarreo de un vehículo declarado en abandono, se cumple con verificar que este no se encuentre dentro de los supuestos de exclusión antes mencionados, y, para tal efecto, se requiere información a la Policía Nacional del Perú, Registros Públicos y al Poder Judicial.

Conforme a lo antes expuesto, se evidencia que la autoridad sigue dos tipos de procedimientos antes de disponer el chatarreo de un vehículo, en los cuales se respetan las garantías del debido procedimiento, asimismo, cumple con verificar que el vehículo no presente las exclusiones contempladas en el Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 016-2021-MTC, así se reduce cualquier riesgo y, por el contrario, se brinda seguridad jurídica a la decisión de la administración; en ese sentido, resulta razonable que el chatarreo se realice sin mayor exigencia que la verificación de la placa vehicular; en tanto, el propietario del vehículo, pese a tener la oportunidad de liberar su vehículo en más de una oportunidad, decide no hacerlo, propiciando él mismo el abandono de su unidad,

Por otro lado, cabe indicar que, de acuerdo con el artículo 4 del Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2008-MTC, la Placa Única Nacional de Rodaje es el elemento de identificación de los vehículos durante la circulación de éstos por las vías públicas terrestres. Por tanto, con la disposición establecida en el numeral 5.8 del presente proyecto normativo se garantiza la trazabilidad de la disponibilidad del vehículo, de tal manera que se asegura que el vehículo que será chatarreado, es el vehículo con el que se cometió la infracción, el que fue internado en el depósito y el que fue declarado en abandono.

Consecuentemente, la propuesta normativa al establecer que la declaración de abandono y el proceso de chatarreo se realicen únicamente con el número de placa de rodaje no supone ningún riesgo para los administrados ni para la sociedad.”

Es así que, el presente decreto legislativo permite que la identificación de estos vehículos para el chatarreo y la baja vehicular ante la SUNARP sean únicamente a través de su número placa; para este último procedimiento dicha información constará en la Resolución de Declaración de Abandono del Vehículo y el Certificado de Destrucción Vehicular.

Cabe precisar que, la SUNARP mediante Oficio N° 00556-2023-SUNARP/GG e Informe N°1077-2023-SUNARP/OAJ, emitió opinión favorable al presente decreto legislativo.

5.2 Sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta

5.2.1.Necesidad

Como se puede apreciar, existe una deficiencia en la regulación vigente del chatarreo obligatorio, lo cual no permite chatarrear los vehículos internados en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva, a pesar de que se trata de



vehículos abandonados por sus propietarios durante años. Un caso emblemático sobre esta problemática es la "Bestia de Petit Thouars", el cual es un vehículo, con condiciones obsoletas, que era destinado al transporte informal en Lima y Callao. Dicho vehículo se encuentra internado en el depósito vehicular desde el mes julio del 2021 en virtud a una medida coactiva, cuenta con 75 papeletas impagas y con una deuda de S/42,000 solo por el mantenimiento en el depósito, y, a pesar de todo ello, no puede ser chatarreado de forma obligatoria porque el marco normativo vigente no lo contempla dentro de su ámbito de aplicación; por lo que se corre el riesgo de que una vez concluido el procedimiento de ejecución coactiva, el vehículo sea rematado, adquirido por un trasportista informal y pueda volver a ser puesto en circulación.



Fuente: Foto obtenida del diario "El Comercio" de fecha 17.03.2019.

Y esta situación es replicable respecto de todos los vehículos internados en virtud de medidas de embargo en forma de secuestro conservativo dictadas en un procedimiento de ejecución coactiva, que, como lo hemos visto, son los que en mayor número ocupan los depósitos vehiculares y son los que cuentan con mayor antigüedad y deudas impagas; representado un mayor riesgo para la vida y la salud de las personas; así como para el medio ambiente.

Adicionalmente a ello, resulta relevante facilitar la aplicación del chatarreo obligatorio a todos aquellos vehículos abandonados en los depósitos vehiculares, simplificando las condiciones para su aplicación y adecuándolos a los fundamentos y fines del chatarreo obligatorio. Así, si bien es cierto que para el caso del chatarreo voluntario, en el que se le va a entregar un beneficio al propietario por la chatarrización de su vehículo, resulta importante la verificación de la coincidencia del número de motor y chasis con la tarjeta de identificación vehicular; no ocurre lo mismo con el chatarreo obligatorio, en el cual los vehículos fueron internados en los depósitos por realizar el servicio de transporte informal o cometer otro ilícito administrativo, de modo que no necesariamente existirá una coincidencia entre sus características y la tarjeta de identificación vehicular, pero que igual saturan los depósitos y representan un riesgo para la vida y la salud de las personas, así como el medio ambiente, por tratarse de vehículos obsoletos que no reúnen las condiciones técnicas mínimas de seguridad para circular.

Por ello, resulta necesario modificar la normativa vigente sobre chatarreo a efectos de permitir que para la aplicación del chatarreo obligatorio, sea suficiente la coincidencia del número de placa del vehículo con la consignada en la resolución de declaración de abandono y en la Tarjeta de Identificación Vehicular.



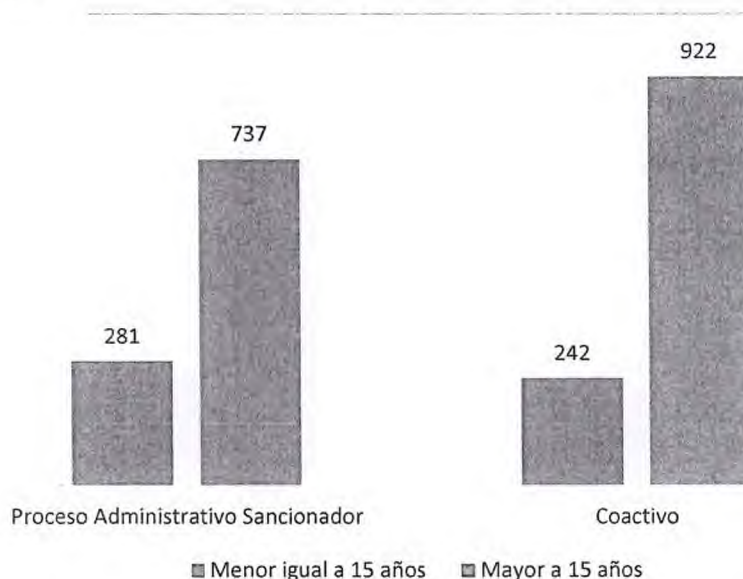
En esa línea, SUNARP efectuará la baja del vehículo del Registro de Propiedad Vehicular requiriendo únicamente el Certificado de Destrucción Vehicular emitido por la Entidad de Chatarreo.

De otro lado, resulta necesario incorporar expresamente en el artículo 5 del DU 019-200 la aplicación del chatarreo obligatorio a los vehículos internados en depósitos declarados en abandono por más de quince (15) años de antigüedad, ello con la finalidad de retirar definitivamente dichos vehículos.

Del análisis a la información compartida por la Unidad Funcional de Ejecución Coactiva de la ATU, de fecha 18 de octubre del presente año, se observa que los vehículos de la categoría M1, M2 y M3 internados en los depósitos vehiculares de la ATU ascienden a dos mil ciento ochenta y dos (2182) unidades, de los cuales los correspondientes al Proceso Administrativo Sancionador asciende a mil dieciocho (1018) unidades. Dentro de este grupo, los vehículos con una antigüedad menor e igual a 15 años ascienden a doscientos ochenta y uno (281) unidades, mientras que los vehículos con una antigüedad mayor a 15 años ascienden a setecientos treinta y siete (737) unidades.

Respecto al proceso coactivo existen mil ciento sesenta y cuatro (1164) unidades, de las cuales los vehículos con una antigüedad menor e igual a 15 años ascienden a doscientos cuarenta y dos (242) unidades, mientras que los vehículos con una antigüedad mayor a 15 años ascienden a novecientos veintidós (922) unidades, tal como se muestra la **Gráfico20**.

Gráfico 20: Distribución de vehículos en depósitos de la ATU, según procedimientos (administrativo sancionador y coactivo) y antigüedad vehicular.

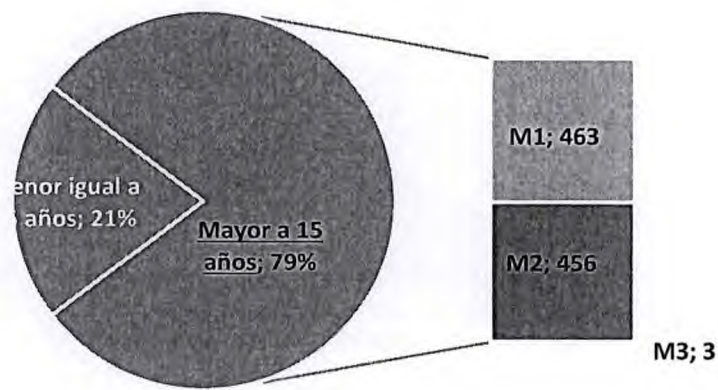


Fuente: Data de la Unidad Funcional de Ejecución Coactiva (ATU).



Asimismo, respecto a la distribución de los vehículos involucrados en un proceso coactivo según su categoría vehicular en los depósitos de la ATU, se observa que sólo el 21% (242 unidades) tiene una antigüedad menor e igual a 15 años, mientras que el mayor porcentaje 79% (922 unidades) tienen una antigüedad mayor a 15 años. Con relación a ellos, se visualiza que el mayor número pertenece a las categorías M1 y M2, cuatrocientos sesenta y tres (463) y cuatrocientos cincuenta y seis (456) unidades, respectivamente, mientras que la categoría M3 sólo muestra tres (3) unidades. Como muestra la **Gráfico 2121**.

Gráfico 21: Distribución de vehículos en procesos coactivos, según antigüedad y categoría vehicular.

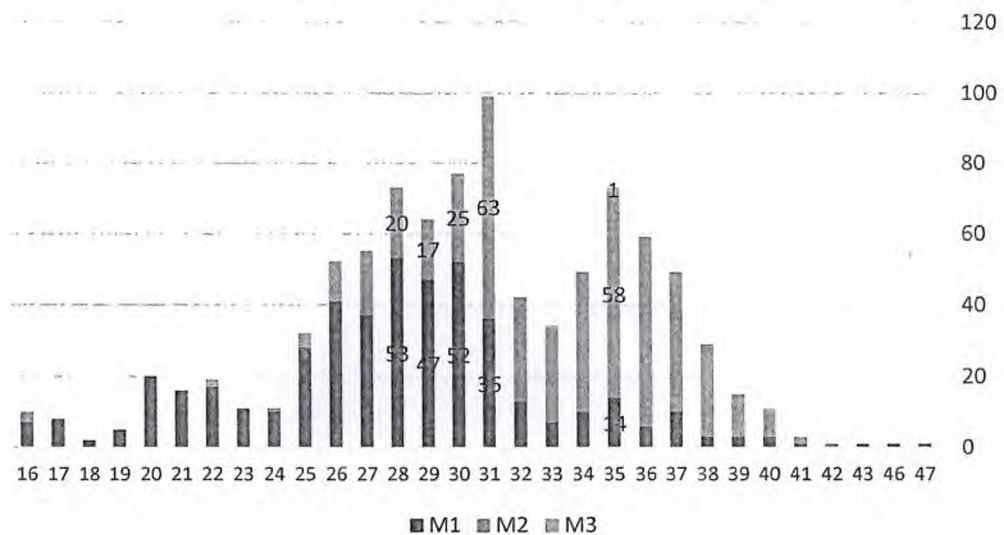


Fuente: Data de la Unidad Funcional de Ejecución Coactiva (ATU).

Sumado a ello, respecto a la distribución según antigüedad de los vehículos involucrados en un proceso coactivo mayores a 15 años en los depósitos de la ATU, se observa que, existen trescientos trece (313) unidades con una antigüedad vehicular entre 28 y 30 años, seguido de setenta y tres (73) unidades que cuentan con una antigüedad vehicular de 35 años, tal como muestra el **Gráfico 2222**.

Gráfico 22: Distribución de vehículos en procesos coactivos con antigüedad mayor a 15 años, según categoría vehicular.





Fuente: Data de la Unidad Funcional de Ejecución Coactiva (ATU).

Se han estimado las emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI) y Contaminantes Locales (CL) de los vehículos bajo custodia en los depósitos de la ATU, relacionados a un proceso coactivo, con una antigüedad mayor a 15 años bajo el escenario actual, es decir, los cuales mediante un proceso de subasta podrían nuevamente transitar y formar parte del parque automotor. Bajo dicho escenario y considerando las características de categoría vehicular y año de fabricación, se observa que, de ser subastados novecientos veintidós (922) unidades vehiculares, entre ellas de las categorías: M1, M2 y M3, generarían emisiones relacionadas a GEI (CO₂, CH₄ y N₂O) equivalente a 73,358.4 toneladas por año.

Adicionalmente, las emisiones vinculadas a CL (CN, PM_{2,5}, NO_x, CO, SO₂ y COVNM) ascienden a 2,280.7 toneladas por año. En ese orden, al realizar el cálculo del valor estimado de la externalidad negativa se observa que existe un costo social relacionado a la emisión de GEI que asciende a S/ 1,998,721.87, mientras que el relacionado a CL asciende a S/ 8,158,539.36, como muestra la **Tabla 3**.

Tabla 3: Emisiones estimadas para GEI y CL en toneladas por año y su valorización.

Emisiones Estimadas	Toneladas/año	Costo social (US\$)/año	Costo social (S)/año
Gases de Efecto Invernadero	73,358.4	525,979.44	1,998,721.87
Contaminantes Locales	2,280.7	2,146,984.04	8,158,539.36

Fuente: Cálculo elaborado en base a la data de la Unidad Funcional de Ejecución Coactiva (ATU) de fecha 18/10/23 y bajo la Metodología para el Cálculo de Emisiones Evitadas y Valoración de Externalidades Ambientales



Mitigadas, con la Implementación de los Programas de Chatarreo”, aprobado mediante RD N° 20-2021-MTC/18.

En esa misma línea, manteniendo todas las variables antes mencionadas se ha proyectado el valor de la externalidad negativa para 5, 10 y 15 años, ello con la finalidad de poder dimensionar el costo social para el medioambiente y para la salud que tendrían que pagar todos los ciudadanos. Se observa que la externalidad negativa relacionada a GEI a un horizonte temporal de 15 años tendría un costo social equivalente a S/ 29,980,828.1, mientras que la relacionada a CL asciende a S/ 122,378,090.4, como muestra la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.4.**

Tabla 4: Valor estimado de la externalidad negativa (S/) proyectada a 5 años, 10 años y 15 años

Valor de Externalidad negativa (S/)	5 años	10 años	15 años
Gases de Efecto Invernadero	9,993,609.4	19,987,218.7	29,980,828.1
Contaminantes Locales	40,792,696.8	81,585,393.6	122,378,090.4
Total	50,786,306.2	101,572,612.4	152,358,918.6

Fuente: Cálculo elaborado en base a la data de la Unidad Funcional de Ejecución Coactiva (ATU) de fecha 18/10/23 y bajo la Metodología para el Cálculo de Emisiones Evitadas y Valoración de Externalidades Ambientales Mitigadas, con la Implementación de los Programas de Chatarreo”, aprobado mediante RD N° 20-2021-MTC/18.

Finalmente, es preciso indicar que la propuesta de modificación del 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, contribuye a evitar que los vehículos custodiados en los almacenes de la ATU, con una antigüedad mayor a 15 años a través de un proceso de subasta, puedan reingresar al parque vehicular generando graves daños a la salud y al ambiente producto de la emisión de contaminantes locales. Claramente, el Estado peruano podría evitar las consecuencias negativas futuras modificando la normativa sin incurrir en costos adicionales por ello. Por las razones expuestas, se considera la aplicación del chatarreo obligatorio de vehículos internados en depósitos y declarados en abandono por más de quince (15) años de antigüedad.

En consecuencia, a efectos de mejorar la aplicación del chatarreo obligatorio y lograr los objetivos para los que fue creado que son mejorar la seguridad vial y reducir los niveles de contaminación ambiental, resulta importante modificar el artículo 5 del DU 019-2020, a efectos de ampliar su ámbito de aplicación e incluir a los vehículos internados en virtud de medidas de embargo.



5.2.2. Viabilidad

El artículo 104 de la Constitución Política del Perú establece que el Congreso de la República puede delegar en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar, mediante decretos legislativos, sobre la materia específica y por el plazo determinado establecidos en la ley autoritativa.

En razón a dicha potestad, mediante la Ley N° 31880, "Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materias de Seguridad Ciudadana, Gestión del Riesgo de Desastres - Niño Global, Infraestructura Social, Calidad de Proyectos y Meritocracia", el Congreso de la República ha delegado en el Poder Ejecutivo, la facultad de legislar, entre otros, en materia de seguridad ciudadana, por el término de noventa (90) días calendario, considerando entre las materias los siguiente:

"Artículo 2. Materias de la delegación de facultades legislativas

2.1. En materia de seguridad ciudadana

2.1.1. Seguridad ciudadana

(...)

e) Promover la renovación del parque automotor con relación a chatarreo obligatorio dentro de un procedimiento de ejecución coactiva; la reducción de plazo de inicio del proceso para la declaración de abandono de vehículos en un procedimiento administrativo sancionador; y facilitar el chatarreo de vehículos con características registrables imposibles de identificar. (...)"

Como se puede advertir, la habilitación legal versa sobre los siguientes tres aspectos:

- Aplicación del chatarreo obligatorio en el marco de un procedimiento de ejecución coactiva.
- Reducción del plazo de inicio del proceso de declaración de abandono de los vehículos internados en depósitos vehiculares
- Facilitar la aplicación del chatarreo obligatorio a aquellos vehículos con características registrable imposibles de identificar.

En ese sentido, el Proyecto se enmarca dentro de la delegación de facultades, toda vez que incorpora 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 facilita 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.

5.2.3. Oportunidad de la Propuesta

Tal como se ha indicado, el Proyecto se enmarca en 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.

5.3 Impacto y Objetivo de la Propuesta

El objetivo del presente Proyecto es modificar el artículo 5 del DU 019-2020, con la finalidad de promover la aplicación del chatarreo de vehículos internados en depósitos y declarados en abandono, como medio para fortalecer las acciones de fiscalización y sanción en materia de transporte y tránsito terrestre, promover el retiro definitivo de los vehículos del parque automotor, reducir la contaminación ambiental y resguardar la seguridad vial.

VI. Análisis de los impactos cuantitativos y/o cualitativos de la norma

El presente Proyecto plantea que se pueda iniciar el procedimiento de declaración de abandono (paso inicial para el proceso de chatarreo) a vehículos que se encuentren en los depósitos de las autoridades con competencia para la tramitación de los procedimientos sancionadores en materia de transporte y tránsito terrestre, que se encuentren internados en virtud de medidas de embargo dictadas en procesos de ejecución coactiva, y no únicamente los que se encuentren internados por medidas preventivas. Para los vehículos declarados en abandono (según el procedimiento establecido) aplica el chatarreo obligatorio cuando se trata de vehículos con más de 15 años de antigüedad o cuando corresponde según la evaluación de la utilidad económica del vehículo.

Como se ha señalado anteriormente, esto permite liberar los depósitos de vehículos cuyos propietarios hayan abandonado los vehículos y así combatir la contaminación ambiental, mayor en vehículos con una antigüedad mayor a 15 años, y reducir la siniestralidad, fortaleciendo mecanismos disuasivos de conductas infractoras al liberar los depósitos para que se puedan internar los



vehículos de los infractores.

En tal sentido, cabe señalar que se ha revisado el caso de 7 depósitos en Lima y Callao, pertenecientes a ATU y a SUTRAN, con una capacidad total de 2,318 y que se encuentran ocupados al 98%, según se ha presentado en las estadísticas anteriores.

Concepto	ATU	SUTRAN	TOTAL
Número de Depósitos en Lima y Callao	6	1	7
Capacidad total	2,200	118	2,318
Vehículos actualmente internados	2,182	84	2,266
Medidas de embargo	1,164	40	1,204
Antigüedad mayor a 15 años	922	26	948
Antigüedad de hasta 15 años	242	14	256
Procedimiento administrativo sancionador	1018	44	1,062
Antigüedad mayor a 15 años	737	6	743
Antigüedad de hasta 15 años	281	38	319

En el caso de la aplicación del chatarreo obligatorio por antigüedad (mayor a 15 años) considerando únicamente a los vehículos internados en el marco de un procedimiento administrativo sancionador se podría liberar un 32% de la capacidad de los depósitos, mientras que, si se considera también a los vehículos bajo medidas de embargo, esta proporción pasa a 73% de la capacidad de los depósitos. A esto habría que sumar el número de vehículos chatarrizados según la evaluación de la utilidad económica del vehículo (que aplica para los vehículos con menos de 15 años de antigüedad). Asumiendo que el 70% de los vehículos evaluados corresponde su chatarrización, en el caso de solo considerar los vehículos internados bajo el proceso administrativo sancionador se logra liberar el 42% de la capacidad de los depósitos, mientras que, si se considera además los vehículos internados con medidas de embargo, esta proporción sube a 90%. Es decir, se incrementa en más del doble del número de espacios para vehículos de los depósitos al aplicarse la medida propuesta en relación a lo actualmente dispuesto.



Concepto	Nro. de espacios liberados	%
Solo chatarreo obligatorio		
Procedimiento administrativo sancionador	743	32%
Procedimiento administrativo sancionador y medidas de embargo	1,691	73%
Chatarreo obligatorio y 70% de vehículos evaluados		
Procedimiento administrativo sancionador	966	42%
Procedimiento administrativo sancionador y medidas de embargo	2,094	90%

Finalmente, se realiza una identificación de los costos y beneficios de la medida según actores:

Actores	Costos	Beneficios
Estado	- Aquellos asociados a	-Mejorar la fiscalización y

	chatarreo de un mayor número de vehículos	sanción ante el cumplimiento de las medidas de internamiento -Generar menos costos por mantenimiento de los depósitos.
Ciudadanía	(no se identifican costos)	-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. -Reducir los niveles de contaminación ambiental por el retiro de vehículos obsoletos
Administrado	(no se identifican costos)	-Incentivos para evitar cometer infracciones que generen internamiento. -Incentivos para la pronta recuperación de sus vehículos y el pago de sus multas pendientes. -Incentivos para la renovación vehicular.

Respecto a este último punto, cabe precisar que los costos por pagos de multas o derechos de depósito que asume el administrado no han sido generados por el presente Proyecto, toda vez que ellos derivan de los procedimientos sancionadores firmes por las infracciones cometidas en materia de transporte y tránsito terrestre.

En tal sentido, se considera que los beneficios de la medida, en reducción de los siniestros viales y la contaminación, además de los ahorros de liberar espacio de los depósitos, son superiores a los costos que asume el Estado, vinculados al proceso de chatarreo.

VII. Análisis del impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional

El presente Proyecto modifica el artículo 5 del DU 019-2020, conforme al siguiente detalle:

Norma actual	Norma propuesta
<p>Artículo 5. Retiro de vehículos internados en depósitos y su traslado a entidades chatarreo</p> <p>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</p>	<p>“Artículo 5. Declaración de abandono de los vehículos internados en depósitos y chatarreo obligatorio</p> <p>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</p>

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.

depósitos, sean gestionados directamente o mediante terceros, o en depósitos de la PNP, en cualquiera de los siguientes casos:

c) 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.

d) 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



El artículo 1 de la Constitución Política del Perú que establece que la persona humana es el fin supremo de la sociedad y el Estado. Asimismo, los numerales 1 y 20 del artículo 2 y el artículo 6 de la Constitución Política, establecen los derechos a la vida, la integridad, el libre desarrollo, a gozar de un ambiente sano y equilibrado y a la salud; los cuales exigen un deber positivo del Estado de promoverlos y garantizarlos.

Es así que, en atención a los fines constitucionales antes citados, se ha emitido el presente Proyecto, el cual busca contribuir con la solución de la problemática vigente de los altos índices de contaminación ambiental y siniestralidad vial, los cuales como se ha señalado van en aumento, constituyendo un grave problema de salud pública que afecta los derechos fundamentales antes citados.

Como se ha indicado anteriormente una de las principales causas de la ocurrencia de siniestros viales y la contaminación ambiental, son los vehículos obsoletos existentes en el parque automotor. Por tanto, con el presente Proyecto, se busca precisamente atender dicha problemática y retirar definitivamente dichos vehículos del parque automotor a través del chatarreo. Ahora bien, como lo hemos evidenciado anteriormente, la normativa vigente sobre chatarreo obligatorio, presenta determinadas deficiencias que no permiten alcanzar sus objetivos, puesto que deja fuera de su ámbito de aplicación a un número importante de vehículos, que eventualmente volverían a circular generando mayores riesgos para la vida, la salud y el medio ambiente.

Es importante tener en cuenta que, si bien la presente norma tiene un impacto sobre el derecho de propiedad de los dueños de los vehículos que son sometidos al procedimiento de declaración de abandono y chatarreo, toda vez que los vehículos pueden ser trasladados a una entidad de chatarreo para su disposición final, dichas medidas resultadas acordes con los parámetros constitucionales.

Conforme se señaló en el numeral IV del presente documento, la declaración de abandono no extingue la propiedad, sino que habilita a la autoridad a disponer el chatarreo del vehículo, según corresponda. Ahora bien, ello no implica una actuación arbitraria, sino que, por el contrario, su aplicación se realiza siguiendo el debido procedimiento, en el cual se otorga al propietario la oportunidad de retirar su vehículo e interponer los recursos que estime pertinentes. Asimismo, cuando corresponde el chatarreo, y una vez concluido el proceso, del dinero obtenido de la venta del vehículo, la autoridad se cobra las deudas que tenga el administrado, y de haber remanentes, los mismos son devueltos al propietario del vehículo.

En ese sentido, si bien hay una afectación al derecho de propiedad, el propietario conserva su titularidad, por lo cual tiene el derecho a que se le restituya los remanentes del monto obtenido. En esa línea, cabe resaltar que la declaración de abandono de un vehículo internado en los depósitos de las autoridades y la posterior ejecución del chatarreo, tiene por finalidad promover la satisfacción de los derechos fundamentales a la vida, la salud, la integridad y a gozar de un ambiente sano y equilibrado

Así, por un lado, tenemos vehículos abandonados en los depósitos de las autoridades cuyos propietarios no tienen ningún interés en recuperarlos; y, por otro lado, tenemos que dichos vehículos, de volver a circular en las vías públicas, pueden incrementar la contaminación ambiental, los índices de siniestralidad afectando con ello los derechos fundamentales a la vida, la salud, la integridad y a gozar de un ambiente sano y equilibrado.



Efectivamente, conforme se explicó a lo largo del presente documento, el parque automotor es responsable de la mayor cantidad de emisiones de material particulado el cual es uno de los principales contaminantes causantes de enfermedades respiratorias, que, a su vez, es la principal enfermedad causante de muerte en el país. Asimismo, los vehículos de mayor antigüedad son más propensos a presentar fallas mecánicas y por ende siniestros de tránsito.

Consecuentemente, se advierte que, la medida propuesta en el presente proyecto normativo es proporcional, debido a que, si bien afecta el derecho a la propiedad, con ella se satisface en mayor medida otros derechos fundamentales, como los señalados anteriormente.

Por su parte, en la presente norma se ha previsto que los vehículos mayores a quince (15) son chatarreados de pleno derecho y ello se debe básicamente a que los vehículos de dicha antigüedad presentan mayores externalidades negativas para el medio ambiente y además representan un mayor riesgo para la seguridad vial, toda vez que debido al desgaste que presentan por uso, son más propensos a sufrir siniestros de tránsito, conforme se desarrolla en los numerales 5.1.2 y 5.2.1 del presente documento.

Es así que, con el presente Proyecto se promueve la aplicación del chatarreo a aquellos vehículos que se encuentran abandonados en los depósitos administrados por las autoridades, incluyendo a aquellos que han sido internados en virtud de medidas de embargo dictadas en un procedimiento de ejecución coactiva, de tal manera que permita la liberación efectiva de los depósitos vehiculares y retirar definitivamente los vehículos obsoletos.

Con el presente Proyecto, las autoridades con competencia para la tramitación de los procedimientos administrativos sancionadores por infracciones en materia de transporte o tránsito terrestre podrán liberar sus depósitos de aquellos vehículos que han sido abandonados por años por sus propietarios, con lo cual tendrán mayor disponibilidad de depósitos para ejercer sus funciones fiscalización y sanción, garantizando el cumplimiento de la normativa vigente, contribuyendo con la mejora de la seguridad vial. Además de ello, el presente Proyecto, permitirá el retiro definitivo de vehículos obsoletos que generan mayor contaminación ambiental, reduciendo así las emisiones de gases contaminantes que son un riesgo para la vida y la salud de las personas.

Consecuentemente, el presente Proyecto se encuentra alineado con los principios constitucionales, contribuyendo con la satisfacción de los derechos fundamentales a la vida, la salud y el medio ambiente.

VIII. ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO EX ANTE

- 3.1 El proyecto de decreto legislativo bajo análisis es resultado de la elaboración de un Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) Ex Ante, por lo que el detalle de la evaluación de impactos de las alternativas de solución puede encontrarse en el Informe AIR Ex Ante, que obra adjunto en el expediente del proyecto normativo



- 3.2 Respecto a la consulta pública del proyecto regulatorio cabe señalar que, el artículo 16 de los "Lineamientos para la Aplicación de la Agenda Temprana y de la Consulta Pública en el Marco del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante", aprobado por Resolución Ministerial 163-2021-PCM, establece que "se podrá hacer excepciones a realizar procesos de consulta pública respecto a un proyecto regulatorio en el marco del Análisis de Impacto Ex Ante cuando realizarla afecte la premura de emitir una regulación por mandato de norma superior".
- 3.3 En esa misma línea, el "Protocolo para la aplicación del AIR Ex Ante en la Elaboración de Proyectos de Decretos Legislativos", aprobado en el Acta de la Sesión 234 de la CMCR, dispone que la entidad puede exceptuarse de la consulta pública regulatoria, sustentado las razones ajenas a la entidad o de fuerza mayor que le impide aplicarla.
- 3.4 Por su parte, cabe señalar que, conforme al artículo 14 del 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, los proyectos de decretos legislativos se encuentran exceptuados de ser publicados.
- 3.5 En tal sentido, conforme al marco normativo citado, mediante correo de fecha 19 de octubre de 2023, el MTC, a través de su Oficial de Mejora de la Calidad Regulatoria, solicitó a la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria, la excepción de la Consulta Pública Regulatoria del presente proyecto de Decreto Legislativo.
- 3.6 De esta manera, mediante correo de fecha 30 de octubre de 2023, la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria a través de su Secretaría Técnica, notificó la aprobación de la solicitud de excepción de la Consulta Pública regulatoria del presente proyecto de Decreto Legislativo.
- 3.7 Finalmente, cabe precisar que, con fecha 30 de noviembre de 2023, la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria emitió dictamen favorable al Expediente AIR Ex Ante del presente Proyecto Legislativo.



**PODER EJECUTIVO****DECRETOS LEGISLATIVOS****DECRETO LEGISLATIVO
N° 1594**

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República, de conformidad con el artículo 104 de la Constitución Política del Perú, mediante la Ley N° 31880, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materias de seguridad ciudadana, gestión del riesgo de desastres - Niño Global, infraestructura social, calidad de proyectos y meritocracia, ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar por el plazo de 90 días calendario contados a partir de la entrada en vigencia de la citada ley;

Que, mediante el literal e) del sub numeral 2.1.1 del numeral 2.1 del artículo 2 de la mencionada Ley, se faculta al Poder Ejecutivo para legislar, en materia de seguridad ciudadana, estableciendo disposiciones para promover la renovación del parque automotor con relación a chatarreo obligatorio dentro de un procedimiento de ejecución coactiva; la reducción de plazo de inicio del proceso para la declaración de abandono de vehículos en un procedimiento administrativo sancionador; y facilitar el chatarreo de vehículos con características registrables imposibles de identificar;

Que, al respecto, de acuerdo con el artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial, en adelante el Decreto de Urgencia N° 019-2020, los vehículos internados en depósitos en aplicación de una medida preventiva en el marco de un procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte y tránsito terrestre, cuyos propietarios no hayan solicitado su retiro en el plazo de treinta (30) días hábiles contados desde la fecha en que la resolución de sanción quede firme, podrán ser declarados en abandono por la autoridad competente a cargo del procedimiento sancionador, así como trasladados a una Entidad de Chatarreo para su disposición final;

Que, de conformidad con ello, mediante Decreto Supremo N° 016-2021-MTC, se aprueba el "Reglamento que establece el Procedimiento para la declaración de abandono y Chatarreo de los Vehículos Internados en Depósitos Vehiculares", cuyo objeto es regular lo dispuesto en el artículo 5 del citado Decreto de Urgencia;

Que, según información alcanzada por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN y por el Servicio de Administración Tributaria de Lima - SAT Lima, a través de los Oficios N° 001372-2023-ATU/GG, N° D000902-2023-SUTRAN-GPS y N° D000193-2023-SAT-GEC, respectivamente, la mayor cantidad de vehículos obsoletos abandonados en los depósitos, fueron internados, no en virtud de medidas preventivas dictadas en un procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte y tránsito terrestre, sino como consecuencia de medidas de embargo dispuestas en un procedimiento de ejecución coactiva derivado de un procedimiento administrativo sancionador en materia de transporte o tránsito terrestre; de modo que, a pesar de ser obsoletos y haber sido abandonados por su propietarios, no pueden ser chatarreos ni retirados de los depósitos vehiculares ni del parque automotor; corriendo el riesgo de que, a través de los procesos de subasta, dichos vehículos vuelvan a circular por las vías públicas, poniendo en riesgo la seguridad vial y el medio ambiente;

Que, en atención a ello, resulta necesario modificar el artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, a efectos de extender su ámbito de aplicación 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; de manera tal, que los mismos también puedan ser sometidos al procedimiento de declaración de abandono y al chatarreo obligatorio, y así, a través de estos mecanismos, puedan ser retirados definitivamente de los depósitos vehiculares y del parque automotor; ello, a fin de fortalecer las acciones de fiscalización y sanción en materia de transporte y tránsito, reducir la contaminación ambiental y resguardar la seguridad vial;

Que, en virtud al inciso 10.1 del artículo 10 del 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, la presente norma cuenta con dictamen favorable de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria que valida el expediente AIR Ex Ante correspondiente;

De conformidad con lo establecido en el artículo 104 de la Constitución Política del Perú y en ejercicio de las facultades delegadas en el literal e) del sub numeral 2.1.1 del numeral 2.1 del artículo 2 de la Ley N° 31880;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,
Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;
Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

**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****Artículo 1.- Objeto**

El presente Decreto Legislativo tiene por objeto modificar el artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial.

Artículo 2.- Finalidad

El presente Decreto Legislativo tiene por finalidad promover la aplicación del chatarreo de vehículos internados en depósitos y declarados en abandono, como medio para fortalecer las acciones de fiscalización y sanción en materia de transporte y tránsito terrestre, promover el retiro definitivo de los vehículos del parque automotor, reducir la contaminación ambiental y las emisiones de gases de efecto invernadero, así como resguardar la seguridad vial.

Artículo 3.- Modificación del artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial

Modificar el artículo 5 del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial, conforme a lo siguiente:

“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:

- Quando 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 chatarreos 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 chatarreos 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.

Artículo 4.- Financiamiento

Las disposiciones previstas en el presente Decreto Legislativo se financian con cargo a los presupuestos institucionales de los pliegos involucrados, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Artículo 5.- Refrendo

El presente Decreto Legislativo es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 6.- Publicación

El presente Decreto Legislativo es publicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe), y en la sede digital del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), el mismo día de su publicación en el diario oficial El Peruano.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única. Adecuación del Reglamento que Establece el Procedimiento para la Declaración de Abandono y Chatarreo de los Vehículos Internados en Depósitos Vehiculares

El Poder Ejecutivo, con refrendo del Ministro de Transportes y Comunicaciones, en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles, adecúa 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, conforme a lo dispuesto en el presente Decreto Legislativo.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dieciséis días del mes de diciembre del año dos mil veintitrés.

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

LUIS ALBERTO OTÁROLA PEÑARANDA
Presidente del Consejo de Ministros

RAÚL PÉREZ REYES ESPEJO
Ministro de Transportes y Comunicaciones

2245195-1

DECRETO LEGISLATIVO N° 1595

DECRETO LEGISLATIVO DE REGULARIZACIÓN DEL DERECHO DE PROPIEDAD, DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LOS PREDIOS URBANOS, DE HABILITACIONES URBANAS Y DE EDIFICACIONES

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

Que, el Congreso de la República, mediante la Ley N° 31880, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materias de seguridad ciudadana, gestión del riesgo de desastres-niño global, infraestructura social, calidad de proyectos y meritocracia, ha delegado en el Poder Ejecutivo, por el plazo de noventa días calendario, la facultad de legislar sobre las materias enumeradas en el artículo 2 de la citada Ley;