



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"



Lima, 23 de diciembre de 2019

OFICIO N° 294 -2019 -PR

Señor

PEDRO CARLOS OLAECHEA ÁLVAREZ-CALDERÓN

Presidente de la Comisión Permanente

Congreso de la República

Presente. -

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 135° de la Constitución Política del Perú, nos dirigimos a usted señor Presidente de la Comisión Permanente, con el objeto de dar cuenta de la promulgación del Decreto de Urgencia N° 029-2019, que establece incentivos para el fomento del chatarreo, para que lo examine y lo eleve al Congreso, una vez que éste se instale.

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

Atentamente,

MARTIN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS
Presidente del Consejo de Ministros

COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 27 de Diciembre de 2019.

De conformidad con el segundo párrafo del artículo 138° de la Constitución Política del Perú, pase el Decreto de Urgencia N° 029 a la Comisión Permanente.


GIOVANNI FORTES FLORES
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DEPARTAMENTO DE RELATORÍA, AGENDA Y ACTAS		URGENTE ☐	IMPORTANTE ☐
Área de Despacho Parlamentario	☐	Atender ☐	Agregar a sus Antecedentes ☐
Área de Redacción de Actas	☐	Tramitar ☐	Junta de Portavoces ☐
Área de Relatoría y Agenda	☒	Conocimiento y Fines ☐	Consejo Directivo ☐
Área de Trámite Documentario	☐	Elaborar Informe ☐	Comisión Permanente ☒
		Comisiones V° ☐	Licencia ☐
		Otro:	


GIULIANA LASTRES BLANCO
Jefa del Departamento de Relatoría, Agenda y Actas
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONSEJO DIRECTIVO DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 9 de junio de 2020

Con acuerdo del Consejo Directivo, pase el Decreto de Urgencia **029-2019** a la Comisión de Transportes y Comunicaciones y a la Comisión de Constitución y Reglamento, de conformidad a lo dispuesto por el artículo 135 de la Constitución Política del Perú.-----



HUGO F. ROVIRA ZAGAL
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 10 de marzo de 2020

El congresista Flores Vilchez, coordinador del grupo de trabajo encargado de la elaboración del informe del **Decreto de Urgencia 029-2019, que establece incentivos para el fomento del chatarreo**, presentó el 26 de febrero de 2020, con el congresista Costa Santolalla, el citado informe.-----

En sesión de la fecha, la Presidencia dio cuenta del mencionado informe y lo puso a debate.-----

Finalizado el debate, se sometió a votación nominal, registrándose 7 votos a favor, 6 votos en contra y 10 abstenciones. En consecuencia, no alcanzó acuerdo el Informe del **Decreto de Urgencia 029-2019**.-----

La Presidencia manifestó que dicho informe será elevado con todos sus antecedentes al nuevo Congreso, una vez instalado este, para que proceda conforme a lo establecido en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política del Perú.-----

Se acordó la dispensa del trámite de sanción del Acta para ejecutar lo acordado en la presente sesión.-----



Jaime Abensur Pinasco
Director General Parlamentario (e)
Congreso de la República

COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 6 de enero de 2020

En sesión de la fecha, la Presidencia dio cuenta de los siguientes decretos de urgencia remitidos por el Poder Ejecutivo.-----

Decreto de Urgencia 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo, presentado mediante el Oficio 294-2019-PR y recibido el 23 de diciembre de 2019.--

Decreto de Urgencia 041-2019, Decreto de Urgencia que aprueba disposiciones que facilitan la ejecución de los proyectos de redes e infraestructura de telecomunicaciones, presentado mediante el Oficio 306-2019-PR y recibido el 30 de diciembre de 2019.-----

Seguidamente, la Presidencia propuso como coordinador al congresista Flores Vilchez para la elaboración del informe sobre los **Decretos de Urgencia 029 y 041-2019**, con los congresistas Alcorta Suero, Costa Santolalla, Mantilla Medina, Robles Uribe y Herrera Arévalo.-----

Efectuada la votación nominal, se aprobó por 18 votos a favor, ningún voto en contra y ninguna abstención, la designación del congresista Flores Vilchez como coordinador para la elaboración del informe de los **Decretos de Urgencia 029 y 041-2019**, con los congresistas Alcorta Suero, Costa Santolalla, Mantilla Medina, Robles Uribe y Herrera Arévalo quienes recibirán la asesoría técnica legal del Departamento de Comisiones.-----

Posteriormente, a solicitud del congresista Neyra Olaychea, la Presidencia propuso su incorporación al mencionado equipo de trabajo, lo cual contó con el asentimiento de los miembros de la Comisión Permanente.-----

La Presidencia dejó constancia del voto a favor de la congresista Robles Uribe.-----

Se acordó la dispensa del trámite de aprobación del Acta para ejecutar lo acordado en la presente sesión.-----



JAIME ABENSUR PINASCO
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



COPIA FIEL DEL ORIGINAL
FÉLIX PINO FIGUEROA
PROSECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS



Decreto de Urgencia

N° 029 -2019

DECRETO DE URGENCIA QUE ESTABLECE INCENTIVOS PARA EL FOMENTO DEL CHATARREO

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el artículo 135 de la Constitución Política del Perú, durante el interregno parlamentario, el Poder Ejecutivo legisla mediante decretos de urgencia de los que da cuenta a la Comisión Permanente para que los examine y los eleve al Congreso, una vez que éste se instale;

Que, mediante Decreto Supremo N° 165-2019-PCM, Decreto Supremo que disuelve el Congreso de la República y convoca a elecciones para un nuevo Congreso, se revocó el mandato parlamentario de los congresistas, manteniéndose en funciones la Comisión Permanente;

Que, la calidad del aire es un factor relevante en el derecho fundamental de las personas a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida;

Que, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible establece como Objetivo de Desarrollo Sostenible 11: "Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles", objetivo dentro del cual se contempla la meta 11.6, la cual busca reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire;

Que, 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, en lo que respecta a la gestión de la calidad del aire, recomiendan, entre otros aspectos, promover el chatarreo de vehículos viejos que todavía están en uso, como medida de reducción de emisiones;

Que, en virtud a la ratificación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC) mediante Resolución Legislativa N° 26185 en el año 1993, el Perú se comprometió como país signatario, a cumplir con las decisiones derivadas de la Conferencia de las Partes (COP) de la CMNUCC;





Que, en la Vigésima Primera Conferencia de las Partes de la CMNUCC (COP21) llevada a cabo en París el 12 de diciembre del 2015, se adoptó por unanimidad el Acuerdo de París, el cual tiene como objetivos: a) mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2°C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de temperatura a 1.5° C con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático; b) aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y fomentar la resiliencia climática y un desarrollo bajo en emisiones de gases de efecto invernadero en una manera que no amenace la producción alimentaria; y c) lograr que los flujos financieros sean consistentes con una trayectoria que conlleve a un desarrollo bajo en emisiones y resiliente al clima;



Que, 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), ratificándolo mediante Decreto Supremo N° 058-2016-RE. De esta manera, se dio un mensaje clave sobre el compromiso del país respecto del 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 así poder 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;



Que, mediante acta de sesión del 09 de setiembre de 2019 de la Comisión Multisectorial para la Gestión de la Iniciativa del Aire Limpio para Lima y Callao e Informe N° 00283-2019-MINAM/VMGA/DGCA/DCAE, se aprobó el Diagnóstico de la Gestión de la Calidad del Aire de Lima y Callao, el cual indica que el 58% de las emisiones del material particulado menor a 2,5 micras (PM_{2.5}) proviene de las fuentes móviles;



Que, de conformidad con el referido Diagnóstico, el 65% de las emisiones vehiculares provienen de los vehículos Pre-Euro, es decir, de aquellos vehículos cuya antigüedad es mayor a 15 años, los cuales son los responsables de la mayor cantidad de emisiones atmosféricas del material particulado. Asimismo, las muertes atribuibles por la contaminación del aire en Lima y Callao, representan aproximadamente el 4% de la mortalidad total;



Que, además, la seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos destinados a la prevención de accidentes de tránsito o a la minimización de sus efectos, siendo su principal objetivo salvaguardar la integridad física, la vida y la salud de las personas que transitan por la vía pública, eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo;



Que, conforme al Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017 – 2021, aprobado por Decreto Supremo N° 019-2017-MTC, el cual contiene los componentes que estructuran las dimensiones temáticas y de trabajo de la Seguridad Vial, en concordancia con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas y las directivas metodológicas que exige el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN, este tiene por objetivo "mejorar las condiciones de seguridad vial, principalmente a través de medidas preventivas y correctivas necesarias para reducir los niveles de riesgo y exposición de los usuarios de las vías, y de esta forma contribuir a garantizar a los ciudadanos igualdad de oportunidades para desarrollar su máximo potencial y el ejercicio efectivo de sus derechos humanos";





Que, la compleja problemática de la seguridad vial exige que las instituciones formulen e implementen de forma eficiente políticas y normas destinadas a reducir los altos niveles de accidentabilidad vinculados al servicio de transporte público de carga y del servicio de transporte de personas de ámbito nacional;

Que, por otro lado, en la actualidad existe un parque vehicular con un promedio de antigüedad de 15,5 años para el parque privado, y 22,5 años para el parque del servicio público de transporte de pasajeros y carga, observándose la permanencia de vehículos por encima de la antigüedad reglamentada en el servicio de transporte público, lo cual ocasiona severos perjuicios, como la generación de accidentes de tránsito, así como, atascos vehiculares por descomposturas en la vía pública, derivados de la alta probabilidad de fallas mecánicas de los vehículos y alto porcentaje de emisiones de gases contaminantes y material particulado por su propia antigüedad;

Que, en tal sentido, considerando que la política del estado está orientada a mejorar la calidad del aire vinculada a la salud, a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero vinculados al cambio climático, así como mejorar las condiciones de seguridad vial, resulta necesario implementar medidas, tales como el chatarreo vehicular, que incentiven la renovación del parque automotor;

En uso de las facultades conferidas por el artículo 135 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo de dar cuenta a la Comisión Permanente para que lo examine y lo eleve al Congreso, una vez que éste se instale;

DECRETA:

Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto establecer medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales que afecten a la salud pública, así como, contribuir a reducir la siniestralidad en las vías públicas y al resguardo de la seguridad vial.

Artículo 2.- Definiciones

Para efectos de la aplicación de este Decreto de Urgencia se entiende por:

2.1 **Persona beneficiaria:** Es la persona solicitante que acredita haber cumplido con los requisitos establecidos en el presente Decreto de Urgencia y su Reglamento, y por tanto se le ha otorgado el incentivo.

2.2 **Chatarra:** Residuo sólido obtenido del proceso de chatarreo de un vehículo.

2.3 **Chatarreo:** Proceso llevado a cabo por la Entidad de Chatarreo que consiste en desgazar, deshacer y desintegrar físicamente un vehículo, así como destruir todos los componentes del mismo hasta convertirlo en chatarra.

2.4 **Entidad de Chatarreo:** Persona jurídica, habilitada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargada del proceso físico de destrucción de vehículos.

2.5 **Incentivo:** Beneficio otorgado a los solicitantes, como resultado del Chatarreo de vehículos, pudiendo ser de carácter económico o no económico.





2.6 Planta de Chatarreo: Espacio físico en el cual se realiza el desguace, deshecho y desintegración física del vehículo, así como la destrucción de todos los componentes del mismo, hasta convertirlo en chatarra.

2.7 Programa de Chatarreo: Conjunto de reglas y mecanismos mediante los cuales se promueve el retiro y la renovación vehicular a nivel nacional conforme a lo establecido en este Decreto de Urgencia, su Reglamento y normas complementarias.

2.8 Solicitante: Persona propietaria del vehículo o su representante legal, que solicita acogerse al programa de chatarreo

Artículo 3.- Entidades Públicas Competentes

3.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en su calidad de ente rector del sector Transportes y Comunicaciones, tiene las siguientes funciones:

- 3.1.1. Emitir las respectivas habilitaciones para operar como Entidad de Chatarreo.
- 3.1.2. Dictar las normas complementarias para la aplicación de lo establecido en el presente Decreto de Urgencia, en las materias de su competencia.
- 3.1.3. Establecer los lineamientos generales para la determinación del incentivo económico a otorgar, así como los mecanismos de su entrega, en coordinación con las entidades competentes.
- 3.1.4. Administrar, gestionar y monitorear la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrazados, la cual forma parte del Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT).
- 3.1.5. Planificar, formular, aprobar y administrar los Programas de Chatarreo en el ámbito de sus competencias, en coordinación con el Ministerio del Ambiente.
- 3.1.6. Emitir opinión previa favorable para la creación de Programas de Chatarreo que presenten las municipalidades provinciales, en caso soliciten acogerse a el presente Decreto de Urgencia.
- 3.1.7. Articular con los diferentes sectores y actores el cumplimiento de los objetivos del presente Decreto de Urgencia. Esto incluye a las Municipalidades Provinciales, en el ámbito de sus competencias.
- 3.1.8. Monitorear y evaluar el cumplimiento de los Programas de Chatarreo creados en el marco del presente Decreto de Urgencia.

3.2 La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), como entidad encargada de normar, supervisar, fiscalizar y sancionar, de acuerdo a sus competencias, los servicios complementarios, los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional, tiene las siguientes funciones:

- 3.2.1. Fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Decreto de Urgencia, su Reglamento y normas complementarias, para lo cual puede contratar entidades especializadas o celebrar convenios con entidades públicas.
- 3.2.2. Imponer sanciones por la comisión de infracciones administrativas, así como medidas preventivas, correctivas y provisionales a las Entidades de Chatarreo, solicitantes o beneficiarios, según corresponda.

3.3 El Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) en su calidad de ente rector del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental (SINEFA) es el encargado de impulsar, promover y asegurar el cumplimiento de la normativa ambiental en los agentes económicos tiene las siguientes funciones:



- 
- 
- 3.3.1. Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones ambientales contenidas en el Instrumento de Gestión Ambiental, así como el correcto manejo de los residuos sólidos dentro de las plantas de chatarreo conforme se establece en el Decreto Legislativo N° 1278. Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos y sus modificatorias.
- 3.3.2. Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones ambientales previstas en el presente Decreto de Urgencia, su Reglamento y normas complementarias, así como de los mandatos o disposiciones emitidos por el OEFA. Asimismo, el OEFA, en el ámbito de sus competencias, se encarga de aplicar las sanciones previstas en el artículo 136 de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente.

3.4 La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) como organismo competente para planificar, regular, gestionar, supervisar, fiscalizar y promover la eficiente operatividad del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao tiene las siguientes funciones:

- 
- 
- 3.4.1. Planificar, formular, aprobar los Programas de Chatarreo en el ámbito de sus competencias, previa opinión favorable por parte del MTC.
- 3.4.2. Administrar los Programas de Chatarreo en el ámbito de su competencia territorial.
- 3.4.3. Consolidar y remitir al MTC la información de los Programas de Chatarreo en la forma señalada en el Reglamento y en las disposiciones complementarias que dicho Ministerio emita.
- 3.4.4. Evaluar periódicamente los resultados obtenidos del Programa de Chatarreo.

3.5. Las Municipalidades Provinciales tienen las siguientes funciones:

- 
- 3.5.1. Planificar, formular, y aprobar los Programas de Chatarreo en el ámbito de sus competencias, previa opinión favorable por parte del MTC, en caso que solicite acogerse al presente Decreto de Urgencia.
- 3.5.2. Administrar los Programas de Chatarreo en el ámbito provincial.
- 3.5.3. Consolidar y remitir al MTC la información de los Programas de Chatarreo en la forma señalada en el Reglamento y en las disposiciones complementarias que dicho ministerio emita.
- 3.5.4. Evaluar periódicamente los resultados obtenidos del Programa de Chatarreo.

Artículo 4.- Habilitación de las Entidades de Chatarreo



4.1 Las Entidades de Chatarreo tienen la calidad de entidad prestadora de servicios complementarios, y como tales, se encuentran sujetas a lo establecido en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

4.2 Previa a la habilitación emitida por el MTC para constituirse como entidad de chatarreo, las empresas son habilitadas para las operaciones de valorización a través de su inscripción en el Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos a cargo del Ministerio del Ambiente.



4.3 Los requisitos, condiciones, impedimentos, así como las obligaciones para solicitar la habilitación de las referidas entidades, se establecen en el Reglamento del presente Decreto de Urgencia.

4.4 En el marco de lo establecido en este artículo, las sanciones por la comisión de infracciones administrativas así como la imposición de medidas preventivas,



correctivas, provisionales, son establecidas en el Reglamento del presente Decreto de Urgencia.

4.5 Las Entidades de Chatarreo deben contar con el instrumento de gestión ambiental aprobado por la Autoridad Ambiental Competente previo a la ejecución de actividades.

Artículo 5.- Regulación referente a la Planta de Chatarreo

Las condiciones de infraestructura y equipamiento de la Planta de Chatarreo son establecidas en el Reglamento de este Decreto de Urgencia.

Artículo 6.- Condiciones y requisitos para Programas de Chatarreo

6.1 Las condiciones, requisitos y procedimientos para la creación y aprobación de los Programas de Chatarreo serán establecidas en el Reglamento del presente Decreto de Urgencia.

6.2 Los Programas de Chatarreo se diferencian en términos de la o las categorías de vehículos admisibles en cada uno de ellos, su antigüedad, el tipo de servicio provisto, así como las reglas particulares que los constituyen.

6.3 Para acogerse a los Esquemas de Incentivo para el Chatarreo el propietario del vehículo deberá suscribir con la Entidad de Chatarreo un contrato de cesión de derechos para que esta solicite ante la SUNARP, en representación del propietario, el retiro definitivo del vehículo del Registro de Propiedad Vehicular; así como para que se otorgue a la Entidad de Chatarreo el monto obtenido por la venta de la chatarra.

Artículo 7.- Incentivos

Como parte de los Programas de Chatarreo, se establece el otorgamiento de beneficios a las personas propietarias de los vehículos, en la forma de incentivos pudiendo ser éstos económicos y/o no económicos, los cuales son detallados en el Reglamento de este Decreto de Urgencia.

Artículo 8.- Condiciones para acceder a los incentivos para el Chatarreo

8.1 Únicamente pueden acceder a los incentivos previstos en los Programas de Chatarreo, las personas solicitantes que acrediten, como mínimo, las siguientes condiciones respecto del vehículo:

- 8.1.1 Que el vehículo se encuentre inscrito a su nombre en el registro de propiedad vehicular de la Superintendencia Nacional de Registro Públicos (SUNARP).
- 8.1.2 Que el vehículo cuente con Tarjeta de Identificación Vehicular.
- 8.1.3 En el caso de vehículos que presten el servicio de transporte público de personas y mercancías, el número de chasis y de motor coinciden con los números consignados en la Tarjeta de Identificación Vehicular.
- 8.1.4 Que el vehículo está en funcionamiento y en capacidad de llegar a la Planta de Chatarreo por su propia propulsión.
- 8.1.5 Que el vehículo cuente con los componentes mecánicos y estructurales completos, los cuales son establecidos en el Reglamento.

8.2 El Reglamento puede incorporar condiciones adicionales, acorde con las necesidades de cada Programa de Chatarreo específico, en conjunción con la naturaleza de los vehículos, a ser incorporados en cada programa, así como para aquellos que se les haya impuesto algún gravamen.

8.3 El MTC, la ATU o las Municipalidades Provinciales, según corresponda, verifican el cumplimiento de los requisitos correspondientes, previamente al otorgamiento de los incentivos económicos de acuerdo al artículo 9 de este Decreto de Urgencia.

Artículo 9.- Otorgamiento de los incentivos económicos

9.1 Autorízase al MTC a entregar los incentivos económicos, en calidad de subvenciones, indicados en el artículo 7, a los solicitantes que cumplen con las condiciones previstas en el presente Decreto de Urgencia y su Reglamento.

9.2 Dichas subvenciones se aprueban mediante resolución del titular del pliego Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para lo cual se requiere el informe favorable de su oficina de presupuesto o la que haga sus veces. La resolución del titular del pliego se publica en el diario oficial El Peruano. La facultad de aprobar las referidas subvenciones puede ser delegada.

Artículo 10.- Priorización de los incentivos

Los Programas de Chatarreo que se implementen se dirigen de forma prioritaria a los mercados de transporte en los que exista un alto nivel de externalidades negativas vinculadas a contaminación, congestión e inseguridad vial, así como a la mejora de los sistemas de transporte, en concordancia con lo establecido en el párrafo 6.2 del artículo 6 y el párrafo 7.3 del artículo 7 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Artículo 11.- Priorización del destino de los vehículos destruidos

Los Programas de Chatarreo priorizan la recuperación y la valorización material y energética de los residuos (reutilización, reciclaje, coprocesamiento, entre otros) siempre que se garantice la protección de la salud y del ambiente de conformidad con lo establecido en el artículo 37 del Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos.

Artículo 12. Financiamiento

12.1 La implementación de lo establecido en este Decreto de Urgencia se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas.

12.2 Los Programas de Chatarreo son financiados a través de una o más de las siguientes fuentes:

- 12.2.1 Recursos previstos en las Leyes Anuales de Presupuesto.
- 12.2.2 Cooperación nacional e internacional no reembolsable, en el marco de la normatividad vigente.
- 12.2.3 Donaciones.

Artículo 13.- Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrazados

Impleméntese la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrazados, la cual forma parte del Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT), cuya finalidad es consolidar toda la información que se genere a razón de los Programas de Chatarreo en los tres niveles de gobierno y el Registro de Vehículos Destruídos. La Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrazados y el Registro de Vehículos Destruídos son administrados por el MTC.

Artículo 14.- Rendición de cuentas y control

El MTC publica y actualiza, según corresponda, dentro de los primeros 15 días hábiles del mes de enero de cada año, en su portal institucional, la relación de personas

naturales y jurídicas beneficiarias de los incentivos a que se refiere el artículo 7 de este Decreto de Urgencia.

14.1 La Contraloría General de la República en el marco del Sistema Nacional de Control, verifica el cumplimiento de lo establecido en este Decreto de Urgencia.

Artículo 15.- Infracciones y sanciones

15.1 El incumplimiento de lo previsto en este Decreto de Urgencia y su Reglamento, constituye infracción administrativa, que se clasifica en leve, grave o muy grave, siendo aplicables las sanciones de multa entre 1 y 10 UIT, suspensión, cancelación e inhabilitación, según corresponda.

15.2 El Reglamento tipifica las infracciones administrativas, establece las medidas preventivas, correctivas y provisionales aplicables, así como la graduación de las sanciones, en concordancia con los principios de tipicidad, razonabilidad y proporcionalidad.

Artículo 16.- Refrendo

El Decreto de Urgencia es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, la Ministra de Economía y Finanzas, el Ministro de Transportes y Comunicaciones y la Ministra del Ambiente.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Verificación del cumplimiento de requisitos

El Reglamento del presente Decreto de Urgencia establece las condiciones bajo las cuales se autoriza a otras entidades públicas o privadas para realizar la verificación de los requisitos exigidos en los Programas de Chatarreo, en el caso que las características de los mismos lo requieran.

SEGUNDA. Reglamentación

El MTC emite el Reglamento del presente Decreto de Urgencia en un plazo de 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la fecha de su publicación, el cual será refrendado por los titulares del Ministerio del Ambiente y del Ministerio de Economía y Finanzas. El referido Reglamento regula el tratamiento técnico vehicular, así como los aspectos técnicos para la creación de los Programas de Chatarreo.

TERCERA. Actualización del SINARETT

El MTC mantiene actualizado el Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT) para centralizar la data proveniente de los registros vehiculares en todos los ámbitos de operación, es decir, aquellos registrados en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para actividades de índole nacional y los registrados en los padrones de los gobiernos regionales y Municipalidades Provinciales.

CUARTA. Obligación de registro de información

Las autoridades de transporte de todos los niveles de gobierno se encuentran obligadas a registrar trimestralmente en el Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT), como mínimo la siguiente información:

- a) Las autorizaciones expedidas a los operadores de los servicios de transporte de su competencia, con indicación expresa de las rutas e itinerario que conforma su recorrido, cuando corresponda.



- b) Las habilitaciones de la flota vehicular, incluyendo el registro del número de certificado de inspección técnica vehicular y el número de la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito de cada vehículo.
- c) Las sanciones y medidas preventivas que se apliquen a los operadores de transporte y conductores.

La información antes indicada se registra en línea de acuerdo a los lineamientos que para tal efecto emita el MTC.

QUINTA. Financiamiento en el año fiscal 2020

Para el año fiscal 2020, la implementación de los Programas de Chatarreo se financia con cargo a los recursos a que se refiere el artículo 53 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, hasta por la suma de S/ 80 000 000,00 (OCHENTA MILLONES con 00/100 SOLES) en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios.

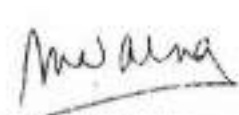
SEXTA. Ámbito de aplicación del presente Decreto de Urgencia

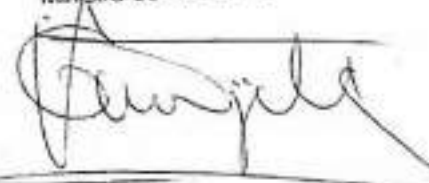
Los programas de chatarreo aprobados por las Municipalidades Provinciales financiados con recursos propios, no requieren opinión previa favorable del MTC; sin embargo, se sujetan a los lineamientos técnicos que se aprueben en el Reglamento del presente Decreto de Urgencia.

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


MARTÍN ALBERTO USCARRÁ CORNEJO
Presidente de la República


FABIOLA MUÑOZ DODERO
Ministra del Ambiente


MARÍA ANTONIETA ALVA LUPERDI
Ministra de Economía y Finanzas


EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones


VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS
Presidente del Consejo de Ministros



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DECRETO DE URGENCIA QUE ESTABLECE INCENTIVOS PARA EL FOMENTO DEL CHATARREO

I. ANTECEDENTES

La calidad del aire es un factor relevante para el derecho fundamental de las personas a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida. La Agenda 2030, a través del Objetivo de Desarrollo Sostenible 11: 'Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles', meta 11.6, orienta a los países a reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso, prestando especial atención a 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), en lo que respecta a la gestión de la calidad del aire recomiendan, entre otros aspectos, promover el chatarreo de vehículos viejos que todavía están en uso, como medida para reducir las emisiones.

El Perú ratificó la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC) mediante Resolución Legislativa N° 26185 en el año 1993, comprometiéndose como país signatario a cumplir con las decisiones derivadas de la Conferencia de las Partes (COP) de la CMNUCC.



En la Vigésima Primera Conferencia de las Partes de la CMNUCC (COP21) llevada a cabo en París, el 12 de diciembre del 2015, se adoptó por unanimidad el Acuerdo de París que tiene como objetivos: a) mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2°C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de temperatura a 1.5° C con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático; b) aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y fomentar la resiliencia climática y un desarrollo bajo en emisiones de gases de efecto invernadero en una manera que no amenace la producción alimentaria; y c) lograr que los flujos financieros sean consistentes con una trayectoria que conlleve a un desarrollo bajo en emisiones y resiliente al clima.



Con fecha 22 de abril del 2016, el Perú suscribió el Acuerdo de París en el marco de la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU), siendo 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.

Mediante acta de sesión del 09 de setiembre de 2019 de la Comisión Multisectorial para la Gestión de la Iniciativa del Aire Limpio para Lima y Callao e Informe N° 00283-2019-MINAM/VMGA/DGCA/DCAE, se aprobó el Diagnóstico de la Gestión de la Calidad del Aire de Lima y Callao, el cual indica que el 58% de las emisiones del material particulado menor a 2,5 micras (PM_{2,5}) proviene de las fuentes móviles.

De conformidad con el referido diagnóstico, el 65% de las emisiones vehiculares provienen de los vehículos Pre-Euro, lo cual significa que aquellos vehículos con una antigüedad mayor a 15 años, son los responsables de la mayor cantidad de emisiones atmosféricas del material particulado, siendo que las muertes atribuibles a la contaminación del aire, tan solo en Lima y Callao, representan aproximadamente el 4% de la mortalidad total.

Es preciso mencionar que la seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos destinados a la prevención de accidentes de tránsito o a la minimización de sus efectos, siendo su principal objetivo salvaguardar la integridad física, la vida y la salud de las personas que transitan por la vía pública, eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo.

La compleja problemática de la seguridad vial exige que las instituciones formulen e implementen, de forma eficiente, políticas y normas destinadas a reducir los altos niveles de accidentabilidad vinculados al servicio de transporte público de carga y del servicio de transporte de personas de ámbito nacional.

Ahora bien, de conformidad con el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017 – 2021, aprobado mediante Decreto Supremo N° 019-2017-MTC, el cual contiene los componentes que estructuran las dimensiones temáticas y de trabajo de la Seguridad Vial, en concordancia con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas y las directivas metodológicas que exige el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN, este tiene por objetivo “mejorar las condiciones de seguridad vial, principalmente a través de medidas preventivas y correctivas necesarias para reducir los niveles de riesgo y exposición de los usuarios de las vías, y de esta forma contribuir a garantizar a los ciudadanos iguales oportunidades para desarrollar su máximo potencial y el ejercicio efectivo de sus derechos humanos”.



Se ha evidenciado que el 19% de los accidentes de tránsito son causados por vehículos que prestan el servicio de transporte de carga, asimismo, la estadística demuestra que alrededor del 23% del total de vehículos de carga exceden los veinte años de antigüedad, es por ello que resulta necesario adoptar políticas de estado para la renovación del parque automotor;



En ese sentido, considerando que la política del estado está orientada a mejorar la calidad del aire vinculada a la salud, a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero vinculados al cambio climático, así como mejorar las condiciones de seguridad vial, resulta necesario implementar medidas, tales como el chatarreo vehicular, que incentiven la renovación del parque automotor.

II. ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA

1. Problemática de las emisiones del sector transporte

Con el objetivo de identificar los beneficios potenciales de la implementación de esquemas de incentivo para el chatarreo vehicular (en adelante, programas de chatarreo¹) como mecanismo para promocionar la renovación vehicular a nivel nacional, se presenta a continuación la información estadística referente al transporte terrestre nacional y su composición actual, características de la movilidad urbana y consumo energético, tomando como fuentes de información estadística suministrada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la versión preliminar del “Diagnóstico de

¹ Sin hacer alusión a los “Programas” a los que hace referencia la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.

la gestión de la calidad ambiental del aire de Lima y Callao* aprobado en el 2019 por el Ministerio del Ambiente, así como otras fuentes de información complementaria que permitan identificar la problemática actual y sustentar la presente propuesta normativa:

➤ Caracterización del parque automotor

De acuerdo con la información actualizada al 2019, el parque automotor del país es de aproximadamente 2.6 millones de vehículos, 85% son vehículos livianos (automóviles, station wagon, pick up, panel y camionetas rurales) y 15% son vehículos pesados (ómnibus, camiones, remolcadores, remolque y semi remolque).

Sin embargo, al cierre del año 2016, solo para Lima y Callao (incluyendo vehículos de 2 y 3 ruedas) el parque automotor se estimó en 2 281 786 (dos millones doscientos ochenta y un mil setecientos ochenta y seis) vehículos; incluyendo vehículos de 2 y 3 ruedas, de los cuales cabe resaltar que las categoría "autos" y "station wagon" representaron en conjunto el 47,85%, mientras que motos (vehículos de 2 y 3 ruedas) representan el 23,18% del total del parque automotor en Lima y Callao, tal como se muestra a continuación:

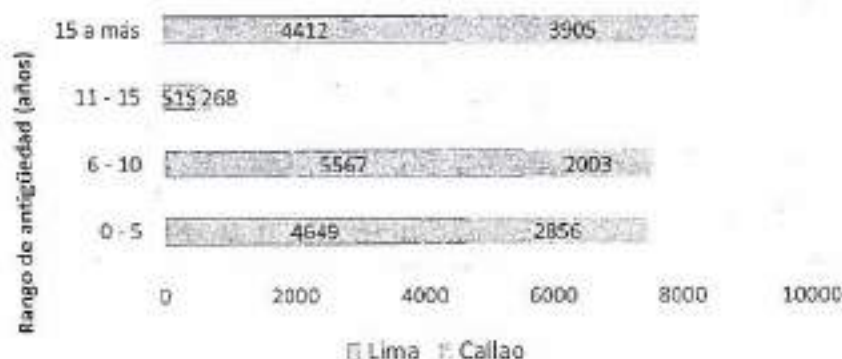
Cuadro 1: Parque automotor para Lima y Callao al año 2016

DISTRIBUCIÓN DE CATEGORÍAS VEHICULARES PARA LIMA-CALLAO (2016)										
Categoría vehicular	Auto	Station wagon	Pick up	Combi	Camioneta panel	Ómnibus	Camión	Remolcador	Motos*	Total
N° de vehículos	807529	284251	163793	236502	31006	50441	116601	62796	528867	2281786
Porcentaje	35,39%	12,46%	7,18%	10,36%	1,36%	2,21%	5,11%	2,75%	23,18%	100%

(*) INEI sumatoria del registro del 2011 al 2016.
Fuente: Compendio estadístico del INEI 2017.

Respecto a la edad del promedio de las unidades de transporte público en el área metropolitana de Lima y Callao al 2018, la Fundación Transitemos estima que es de 12,5 años. Sin embargo, como se aprecia en la gráfica 1, las unidades de transporte público de Lima presentan mayor edad promedio.

Gráfica 1: Flota de transporte público en Lima y Callao, por antigüedad vehicular (2018)



Fuente: Elaboración propia con datos del oficio N° 1890-2018-MPC/GGPMA y Oficio N° 647-201-MML/GSCGA-SGA

En lo que respecta a la flota de taxis registrados en Lima y Callao, al año 2016 presentó una predominancia de vehículos con una antigüedad más de 15 años (34,4%). Sin

embargo, como también se puede observar en el cuadro 2, los taxis con antigüedad de 6 a 10 años representan un 31.31% del total de la flota de taxis.

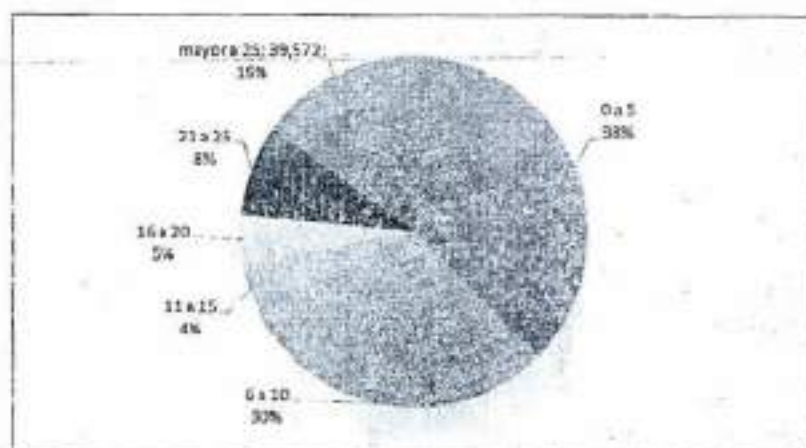
Cuadro 2: Flota de taxis en Lima y Callao, por antigüedad vehicular (2016)

Edad	Porcentaje (%)
0 - 5	31.04
6 - 10	31.31
11 - 15	3.24
15 a más	34.4
TOTAL	100

Fuente: Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad de Lima y Municipalidad Provincial del Callao.

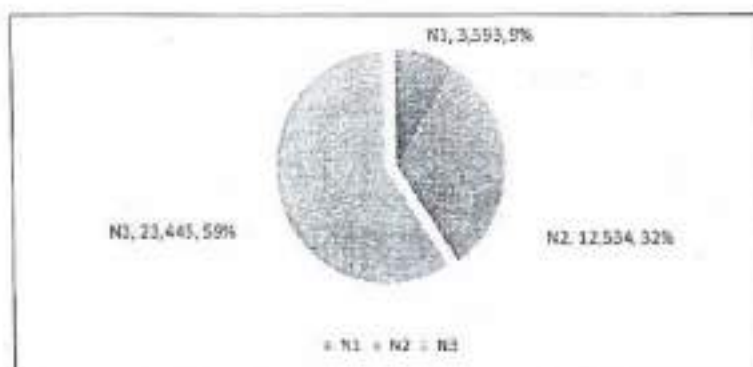
Mientras que por otro lado, del total de los 261,575 de vehículos habilitados a junio de 2018 por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones que brindan el servicio de transporte de carga y mercancías (categoría vehicular N1, N2 y N3), se observa que el 15%, (39,572) de unidades vehiculares tiene una antigüedad mayor a 25 años.

Gráfica 2: Vehículos de carga y mercancía a nivel nacional, según antigüedad (2018)



Asimismo, del total de vehículos habilitados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el departamento de Lima, con una antigüedad mayor a 25 años, se conoce que 2,160 vehículos son de categoría N2 mayores de 10TN que representa un 17.2% del total de vehículos N2 mayores de 25 años, mientras que 12,714 vehículos son de categoría N3 representando un 54.2% del total de vehículos N3 mayores de 25 años de antigüedad a nivel nacional.

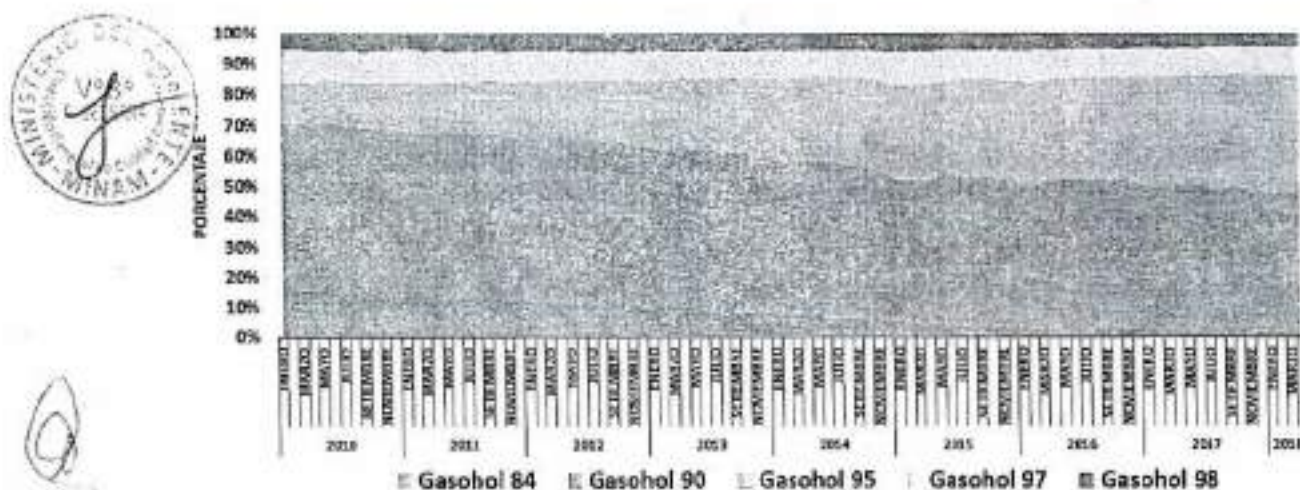
Gráfica 3: Distribución de vehículos de carga mayores de 25 años de antigüedad (2018)



➤ **Consumo y calidad de combustibles:**

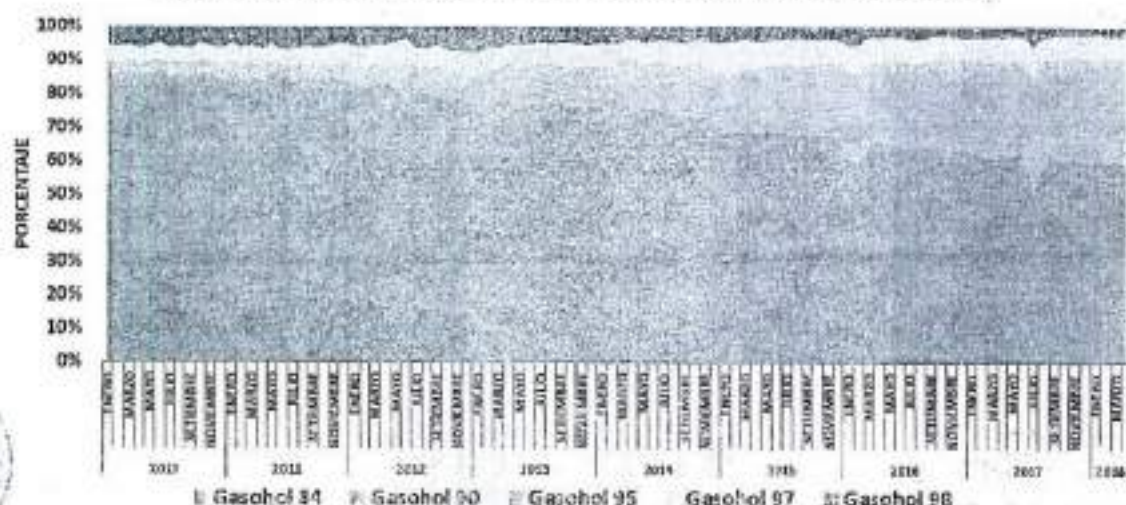
A continuación, se muestra la evolución de la demanda de los combustibles líquidos utilizados por el parque automotor a nivel de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, desde el año 2010 hasta el año 2018:

Gráfica 4: Variación porcentual de la demanda de gasoholes de Lima, desde el 2010 hasta abril del 2018



Fuente: Elaboración propia basada en datos de Osinergmin (2018).

Gráfica 5: Variación porcentual de la demanda de gasoholes de la Provincia Constitucional del Callao, desde el 2010 hasta abril del 2018



Fuente: Elaboración propia basada en datos de Oshergmin (2018).

Como se puede observar en las gráficas 4 y 5, el comportamiento model del consumo de gasoholes, tanto para Lima como para Callao, ha ido evolucionando positivamente hacia los gasoholes de mayor octanaje.

En el caso de la Provincia de Lima, el G84² presentaba un consumo de 16% en el 2010, siendo que para abril del 2018 su consumo no representa más de 2%. Por el contrario, el G95³ presentaba un consumo de 13% en el 2010, siendo que para abril del 2018 su consumo se ha incrementado hasta un valor de 38%. Cabe resaltar que G90⁴ en Lima es el gasohol que más se consume al representar una demanda de 50% sobre el total de gasoholes.

En el caso del Callao, el G84 presentaba un consumo de 25% en el 2010, siendo que para abril del 2018 su consumo no representa más de 1%. Por el contrario, el G95 presentaba un consumo de 3% en el 2010, siendo que para abril del 2018 su consumo se ha incrementado hasta un valor de 41%. Cabe resaltar que G90 en Callao es el gasohol que más se consume al representar una demanda de 62% sobre el total de gasoholes.

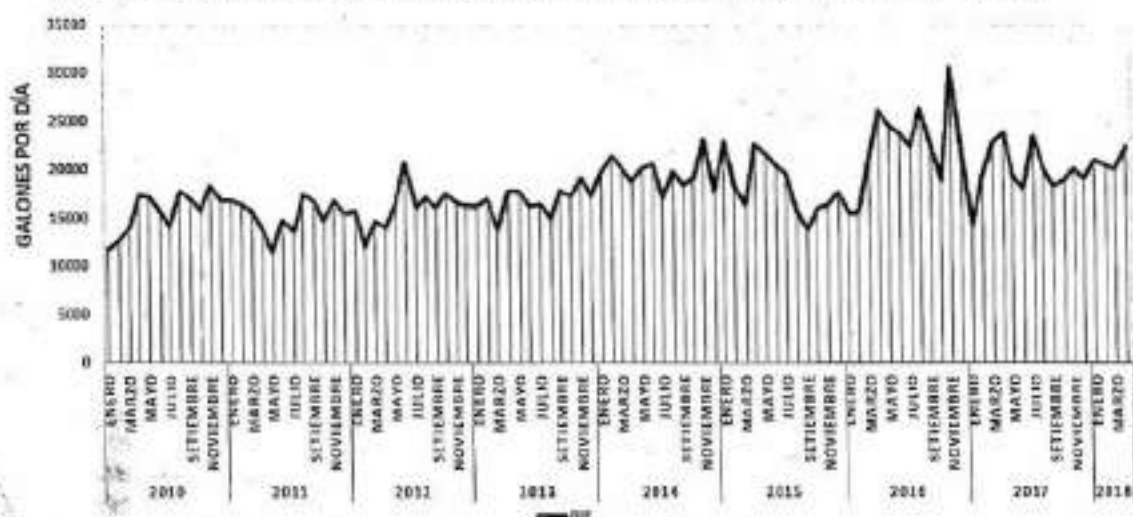
Cabe mencionar que la demanda, en términos absolutos, de gasoholes/gasolinas se ha ido incrementando año a año. Por ejemplo, para Lima el incremento ha ido de 430 860 gln/d (2010) a 755 881 gln/d (abril 2018), representando un incremento de aproximadamente 75%; mientras que para el caso del Callao, el incremento ha ido de 19 906 gln/d (2010) a 45 759 gln/d (abril 2018), representando un incremento de aproximadamente 130%.

² Gasohol/Gasolina 84 RON

³ Gasohol/Gasolina 95 RON

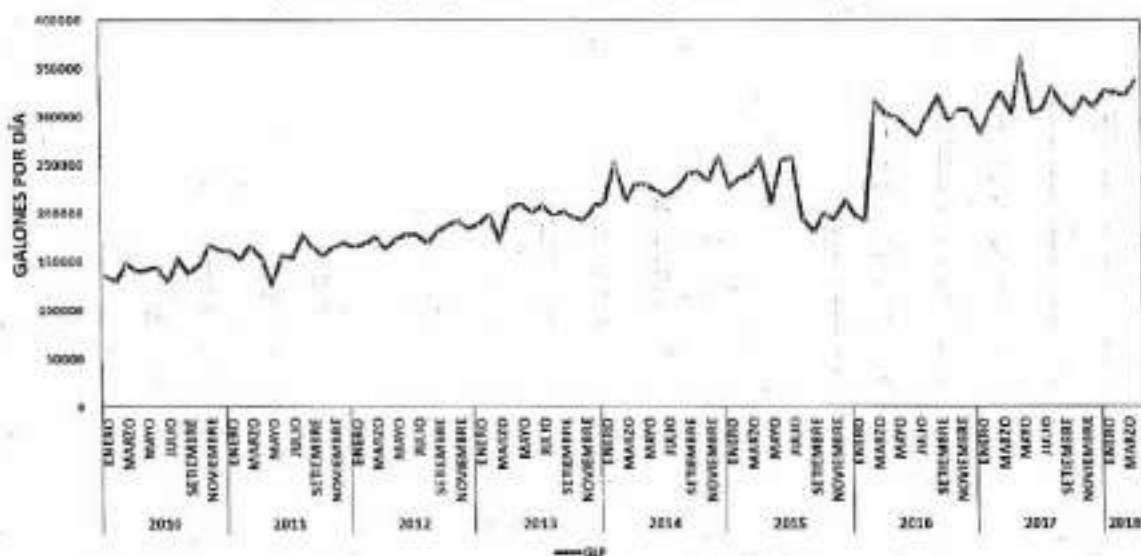
⁴ Gasohol/Gasolina 90 RON

Gráfica 6: Variación de la demanda de GLP en los establecimientos de venta al público por producto, Provincia Constitucional del Callao (2010 – 2018)



Fuente: Elaboración propia basada en datos de Osinergmin (2018).

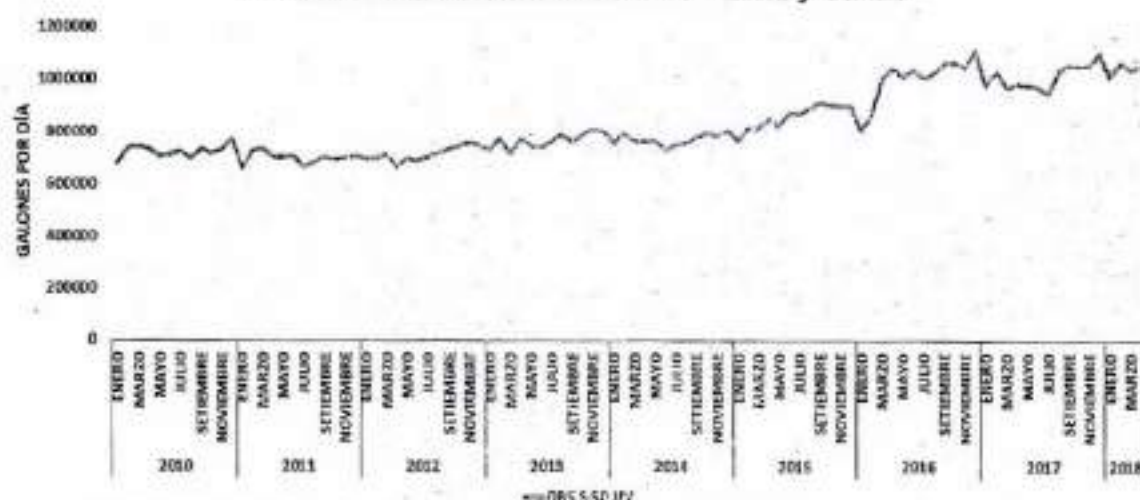
Gráfica 7: Variación de la demanda de GLP en los establecimientos de venta al público por producto, Lima (2010 – 2018)



Fuente: Elaboración propia basada en datos de Osinergmin (2018).

En ese sentido, la demanda en Lima, en términos absolutos, de GLP automotriz se ha ido incrementando año a año. Este incremento ha ido de 134 429 gl/d (2010) a 337 345 gl/d (abril 2018), representando un incremento de aproximadamente 151%; mientras que para el caso del Callao, el incremento ha ido de 11 848 gl/d (2010) a 22 348 gl/d (abril 2018), representando un incremento de aproximadamente 87%.

Gráfica 8: Variación de DB5 S-50 - Lima y Callao



Fuente: Elaboración propia basada en datos de Osinangmin (2018).

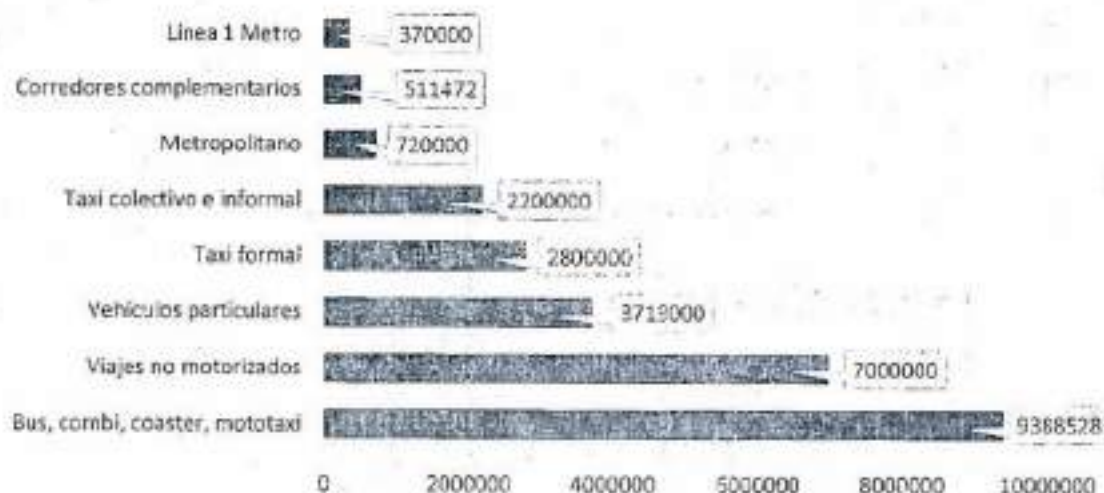
Finalmente, la demanda, en términos absolutos, de DB5-S50⁵ para Lima-Callao se ha ido incrementando de 680 973 gl/d (2010) a 1 044 278 gl/d (abril 2018), representando un incremento de aproximadamente 53%.

➤ Movilidad urbana (desplazamientos)

De acuerdo con un reciente estudio de la Fundación Transitemos⁶, se estima que en Lima y Callao se realizan 26 709 000 viajes diarios, lo que representa un incremento de aproximadamente 20% desde 2013. Este crecimiento se traduce en un incremento anual de 3,3% del número de viajes, versus el crecimiento poblacional de 1,25%.

En el año 2018, la distribución de los viajes por modalidad de transporte regular realizada por "bus, combi, coaster, mototaxi" es la más usada alcanzando un 35%.

Gráfica 9: Distribución del total de viajes por modalidad de transporte



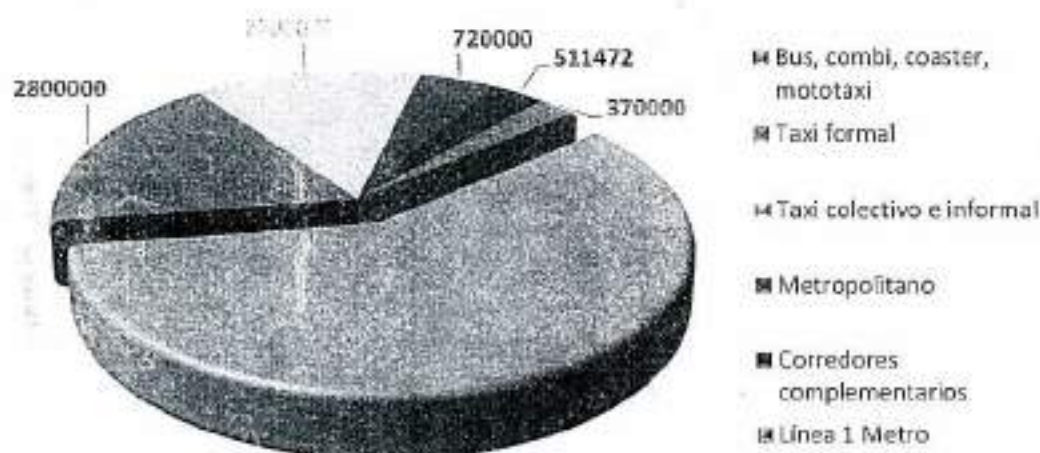
Fuente: Elaboración propia, con datos de Fundación Transitemos (2018).

⁵ Biodiesel con contenido de 50 ppm en azufre.

⁶ Fundación Transitemos (2018). Informe de Observancia situación del transporte urbano en Lima y Callao 2018.

Respecto al transporte público, según la Fundación Transitemos el número de viajes que se realizan solo en transporte público son 15 990 000 viajes/día, valor que se encuentra por encima de los valores de otras ciudades de América Latina. De estos viajes, el transporte en bus, combi, coaster y mototaxi representa casi el 60%, como se puede apreciar en la gráfica 10. Por otro lado, la modalidad de taxis (formal, informal y colectivo) cubre aproximadamente un 31% de los viajes en transporte público.

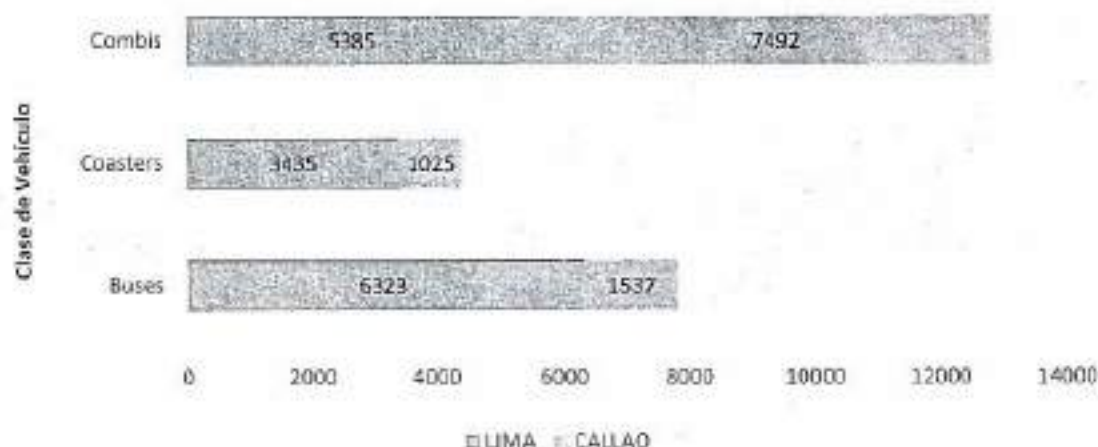
Gráfica 10: Viajes diarios en vehículos de transporte público



Fuente: Elaboración propia, con datos de Fundación Transitemos (2018).

La gráfica 11 representa el transporte regular (en bus, combi y coaster) en Lima, en donde se tienen inscritas 15 143 unidades distribuidas en 372 rutas y en el Callao se tienen 10 054 unidades en 144 rutas. La distribución por tipo de vehículo de transporte público autorizado nos indica que, en conjunto en Lima y Callao, las combis representan la mayoría de estas unidades.

Gráfica 11: Número de vehículos de transporte público por categoría en Lima y Callao

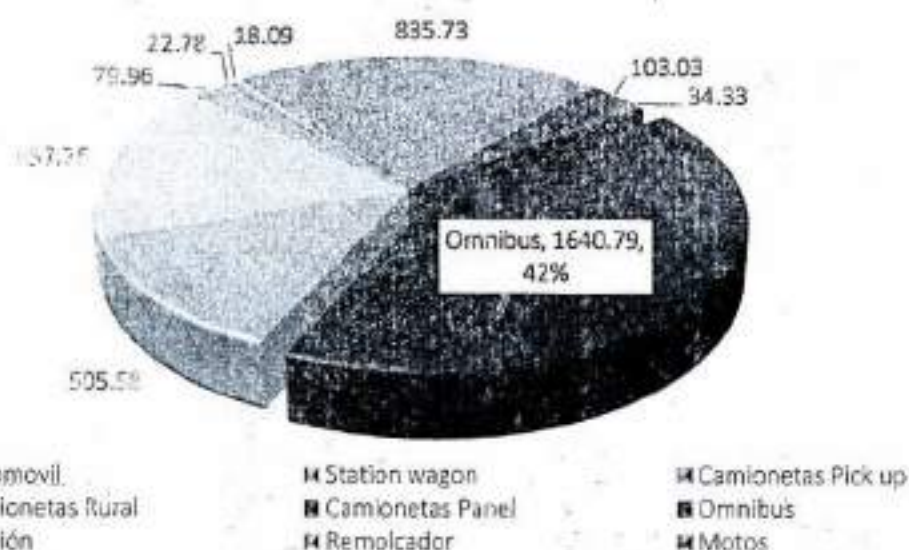


Fuente: Elaboración propia con datos del oficio N° 1690-2018-MPC/GGPMA y Oficio N° 647-201-MML/GSCGA-SGA.

➤ Emisiones contaminantes atribuidas al transporte terrestre vehicular

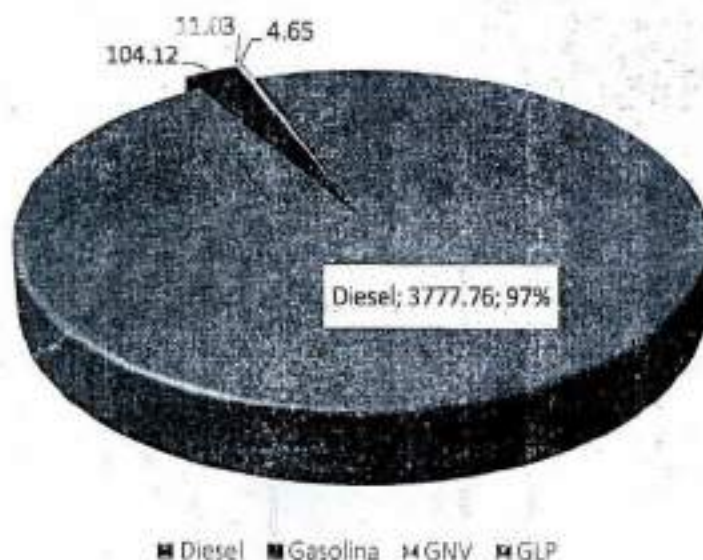
De conformidad con la información detallada en los apartados anteriores, se pueden estimar las emisiones de gases contaminantes del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) correspondientes al parque vehicular de Lima y Callao para el año 2016. Entre los contaminantes estimados se tiene al material particulado fino ($PM_{2.5}$, por sus siglas en inglés), los óxidos de nitrógeno, el monóxido de carbono (CO) y los compuesto orgánicos volátiles no metánicos (COVNM), el carbono negro (CN) y el dióxido de azufre (SO_2) por sus altos impactos sobre la calidad del aire de las ciudades y la salud de las personas, mientras que la estimación de las emisiones de GEI se realiza por su influencia sobre el calentamiento global y los efectos del cambio climático:

Gráfica 12: Emisiones de $PM_{2.5}$ por categoría vehicular Lima y Callao (Ton/año - 2016)



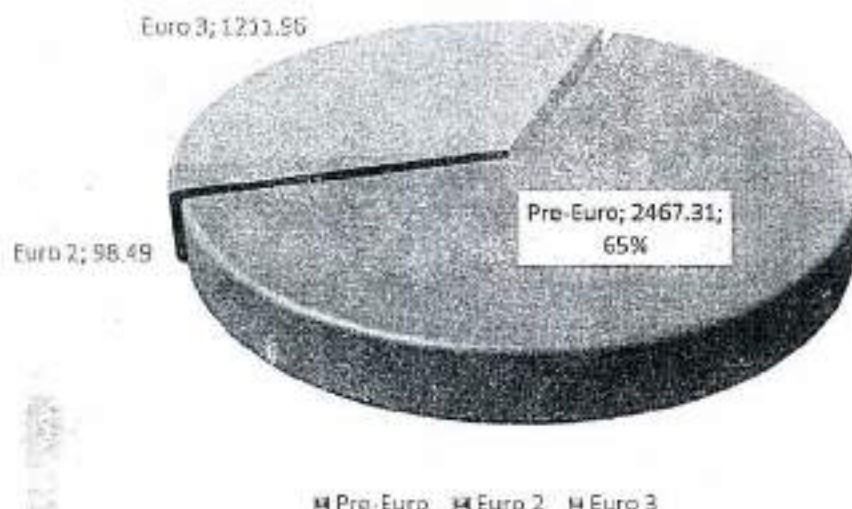
Fuente: Elaboración propia (2018).

Gráfica 13: Emisiones de $PM_{2.5}$ por tipo de combustible Lima-Callao (Ton/año - 2016)



Fuente: Elaboración propia (2018).

Gráfica 14: Emisiones de $PM_{2.5}$ por tecnología vehicular a diésel Lima-Callao (Ton/año- 2016)

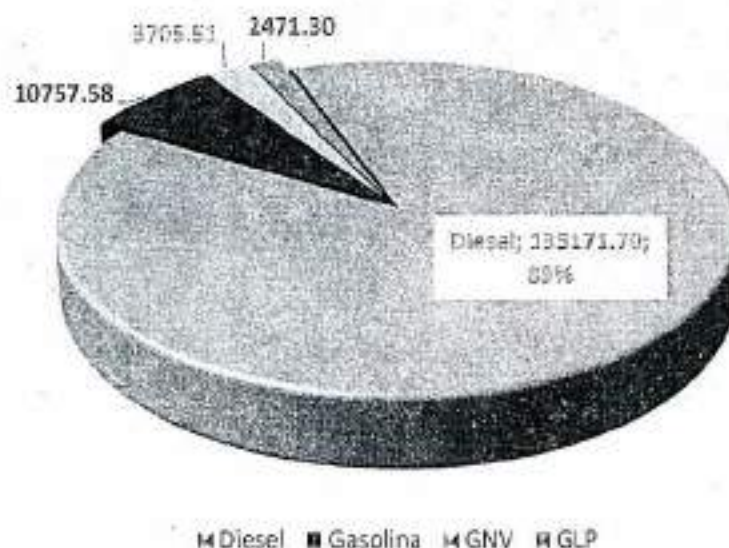


Fuente: Elaboración propia (2018).

Del análisis de las gráficas 13 al 14, se aprecia que las emisiones de material particulado (3 897 ton/año) se deben predominantemente a la combustión de los vehículos a diésel (97 %). Considerando solamente la categoría vehicular, los ómnibus representan el 42 % del total de las emisiones de $PM_{2.5}$ de los vehículos en Lima-Callao, siendo la categoría que más $PM_{2.5}$ emite. Otro aspecto a resaltar, es que los vehículos de tecnología Pre-Euro representan un 65 % del total y estos serían los principales aportantes de $PM_{2.5}$ de las fuentes móviles.

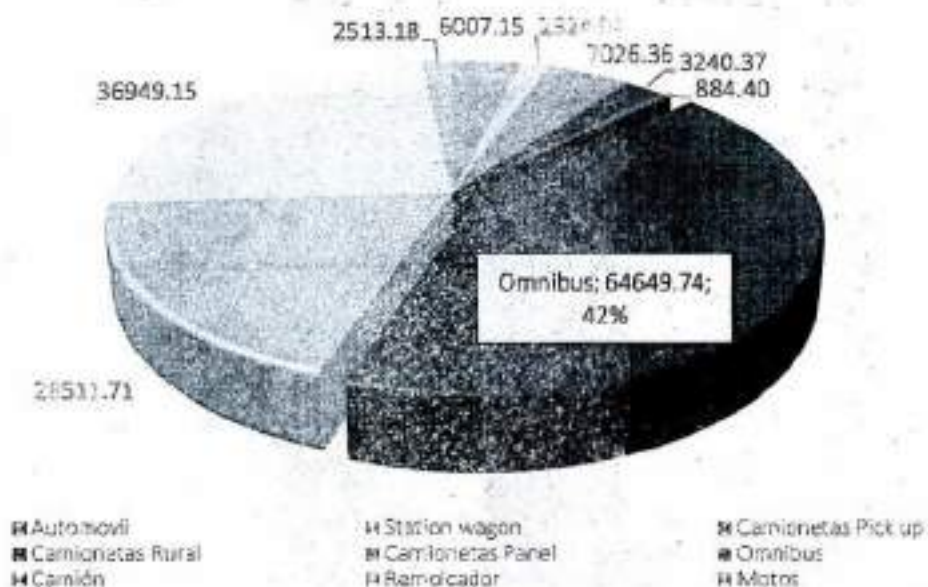
En resumen, estas gráficas indican que las emisiones vehiculares de $PM_{2.5}$ están principalmente relacionadas con la combustión de vehículos de las categorías ómnibus a diésel y de 15 años o más de antigüedad.

Gráfica 15: Emisiones de NO_x por tipo de combustible Lima-Callao (Ton/año - 2016)



Fuente: Elaboración propia (2018).

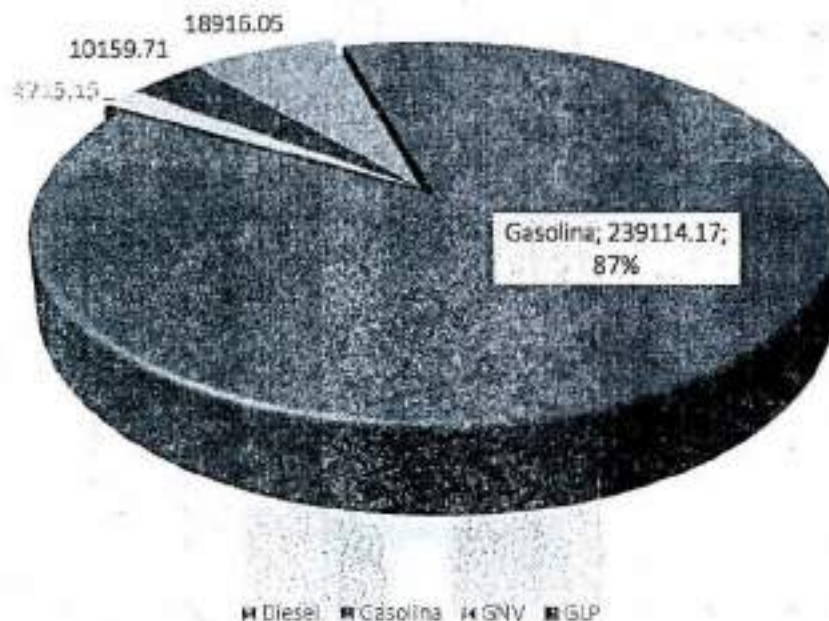
Gráfica 16: Emisiones de NOx por categoría vehicular Lima-Callao (Ton/año - 2016)



Fuente: Elaboración propia (2018).

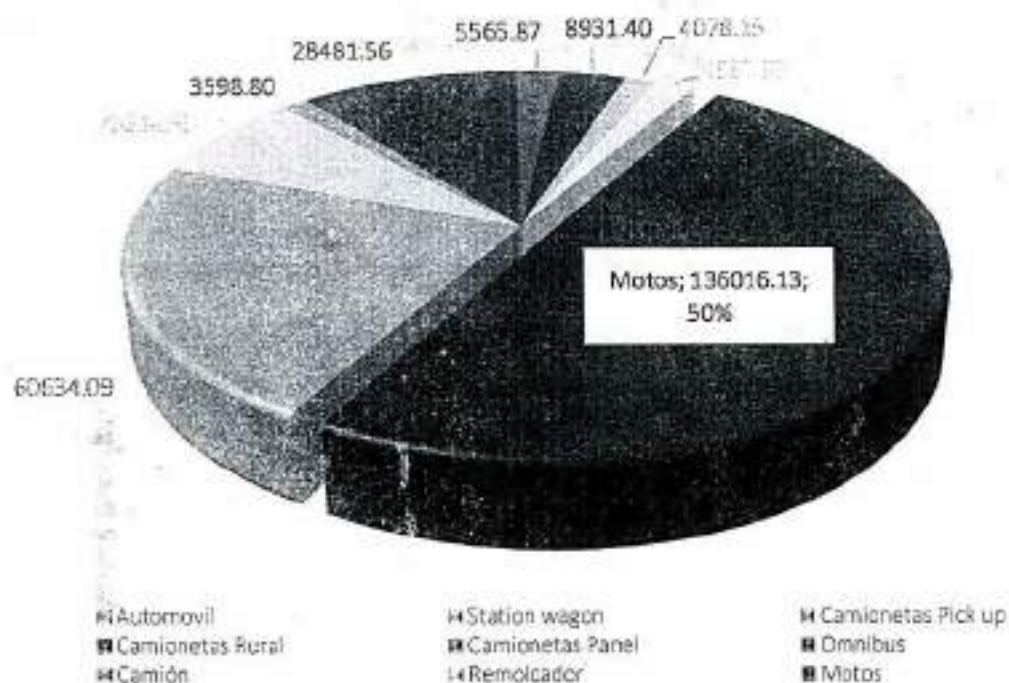
De manera bastante similar a las emisiones del $PM_{2.5}$, las gráficas 15 al 16, muestran que las estimaciones de las emisiones de NOx (152 106 ton/año) se deberían predominantemente a la combustión de los vehículos a diésel (89 %). Considerando la categoría vehicular, los ómnibus representan el 42 % del total de las emisiones de los vehículos en Lima-Callao, siendo la categoría que más NOx emite a la atmósfera.

Gráfica 17: Emisiones de CO por tipo de combustible Lima-Callao (Ton/año - 2016)



Fuente: Elaboración propia (2018).

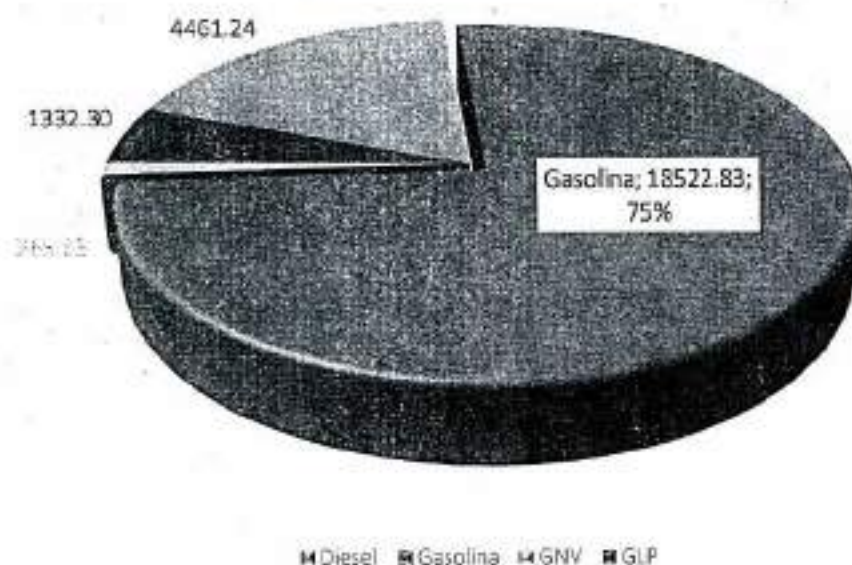
Gráfica 18: Emisiones de CO por categoría vehicular Lima-Callao (Ton/año - 2016)



Fuente: Elaboración propia (2018).

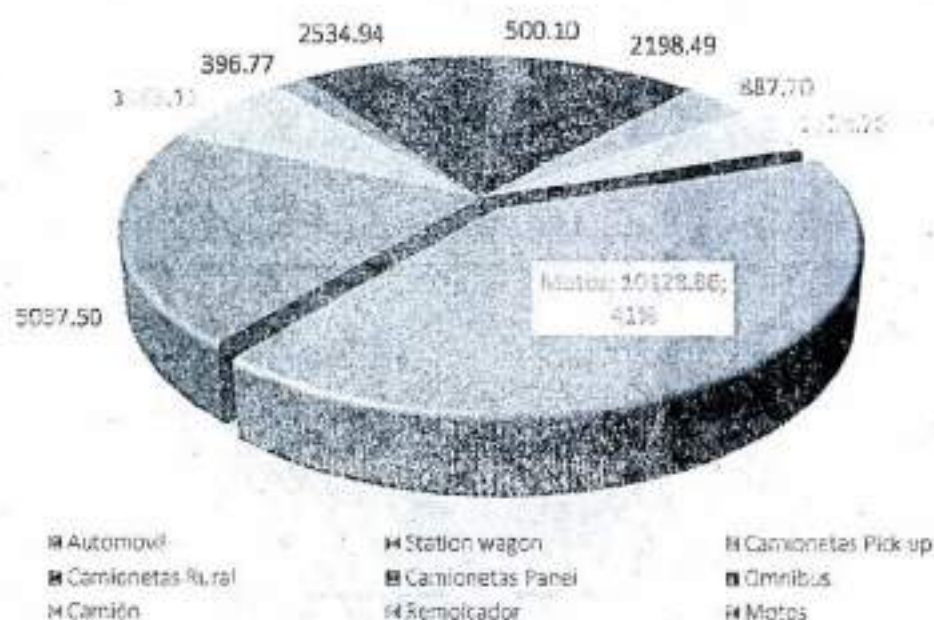
En el caso de CO, las gráficas 17 al 18, muestran que las emisiones estimadas de este parámetro (272 905 ton/año), se deberían predominantemente a la combustión de los vehículos a gasolina/gasohol (87 %). Si evaluamos por categoría vehicular, se aprecia que las motos serían las que más CO aportan, representando el 50 % de las emisiones de CO del parque automotor de Lima y Callao.

Gráfica 19: Emisiones de COVNM por tipo de combustible Lima-Callao (Ton/año - 2016)



Fuente: Elaboración propia (2018).

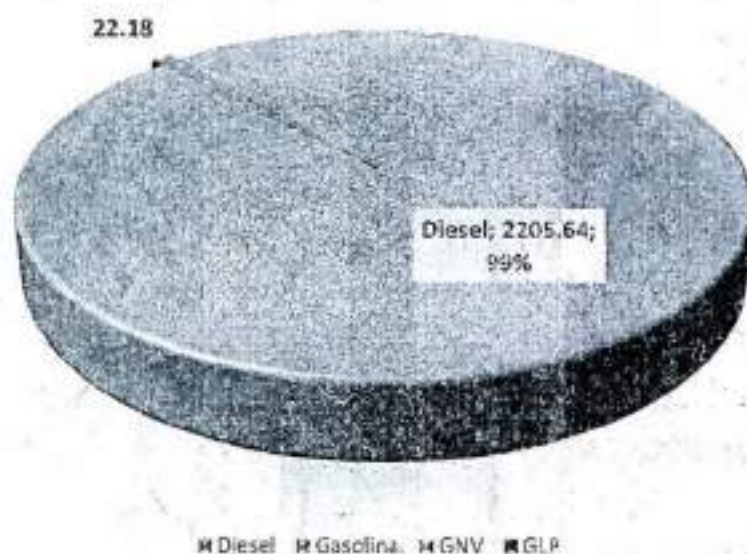
Gráfica 20: Emisiones de COVNM por categoría vehicular Lima-Callao (Ton/año - 2016)



Fuente: Elaboración propia (2018).

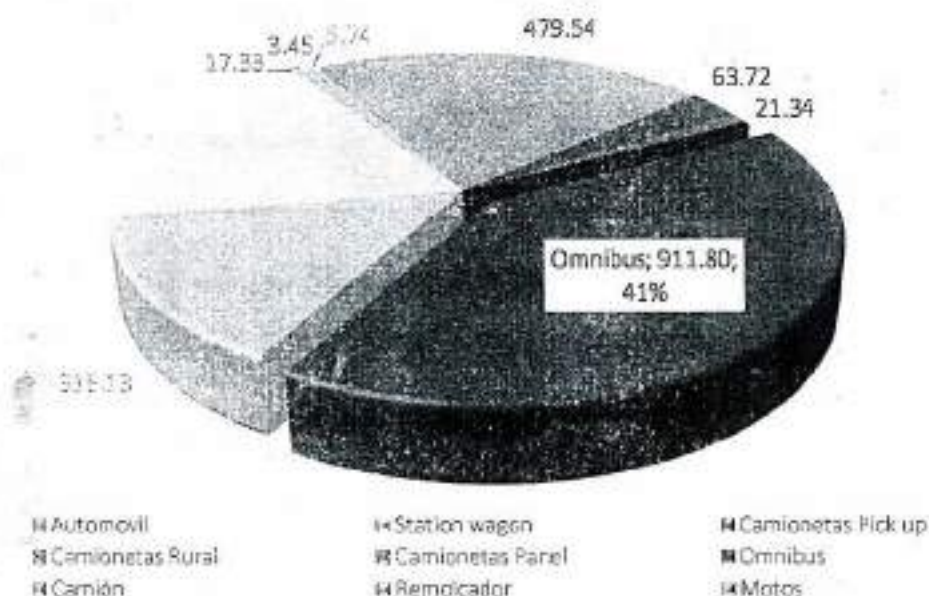
En el caso de Compuesto Orgánicos Volátiles No Metálicos (COVNM), las gráficas 19 y 20, muestran que las emisiones de este contaminante (24 582 ton/año) se deberían predominantemente a la combustión de los vehículos a gasolina/gasohol (75 %). Asimismo, por categoría vehicular, la categoría de motos representaría el 41 % de las emisiones totales de COVNM del parque automotor en Lima – Callao.

Gráfica 21: Emisiones de Carbono Negro (CN) por tipo de combustible Lima-Callao (Ton/año - 2016)



Fuente: Elaboración propia (2018).

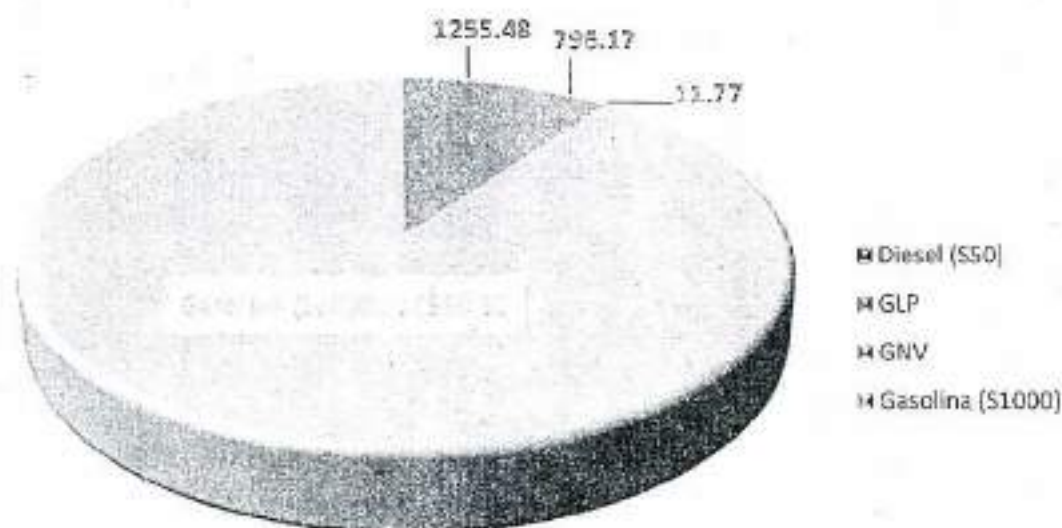
Gráfica 22: Emisiones de Carbono Negro (CN) por categoría vehicular Lima-Callao (Ton/año - 2016)



Fuente: Elaboración propia (2018).

En el caso de carbono negro, al ser un elemento contenido en las partículas que se emiten por la combustión a diésel principalmente, la gráfica 21 muestra que las estimaciones de las emisiones de este parámetro (2 227 ton/año) siguen un comportamiento similar a las emisiones de $PM_{2.5}$. Por tanto, las emisiones de carbono negro están principalmente relacionadas a la combustión de vehículos de las categorías ómnibus (41 %), remolcador (18 %) y camión (14 %), a diésel y de 15 años o más de antigüedad (gráfica 22).

Gráfica 23: Emisiones de SO_2 por tipo de combustible Lima-Callao (Ton/año - 2016)



Fuente: Elaboración propia (2018).

En lo que respecta a las emisiones de fuentes móviles de SO_2 (38 764 ton/año), estas no dependen de la tecnología vehicular (Euro), sino únicamente del contenido de azufre presente en el combustible. Tomando en consideración lo indicado y recordando que desde el 2012 del área metropolitana de Lima y Callao ya contaba con provisión de DB5-S50 al 100 %, se puede observar que el mayor aporte de emisiones de SO_2 en el 2016 corresponde a la combustión de vehículos a gasohol/gasolina (95 %).

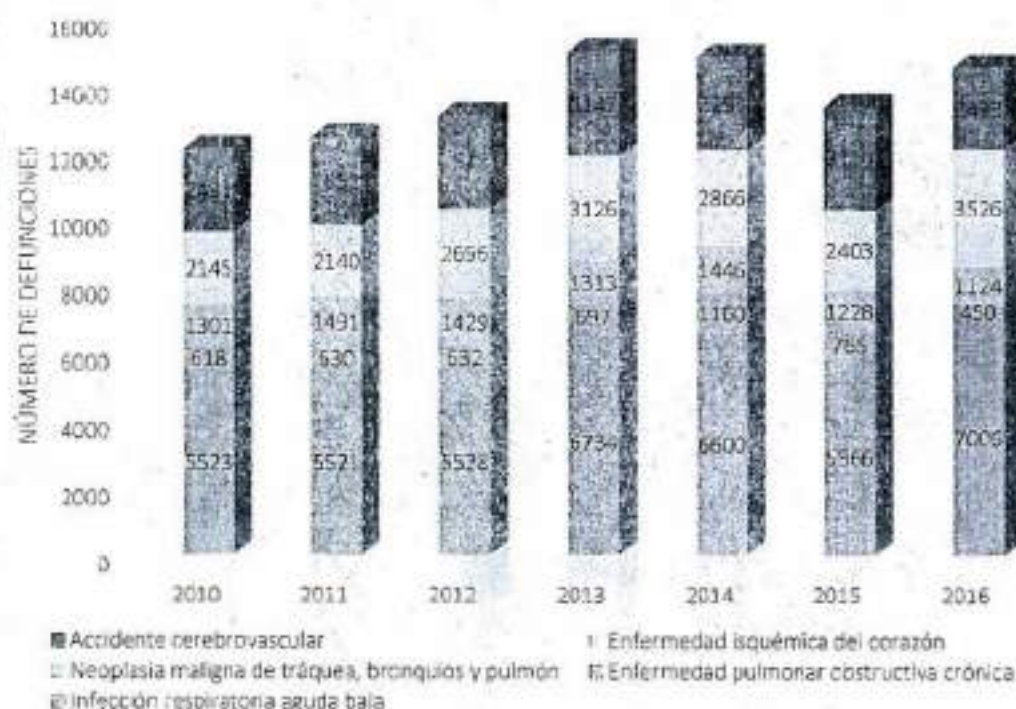
➤ **Problemática de salud relacionado a las emisiones del transporte terrestre vehicular**

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (2016), se estima que una (01) de cada nueve (09) muertes a nivel mundial se relaciona con el estado de la calidad del aire. Las principales causas de mortalidad que pueden relacionarse a la exposición de los contaminantes atmosféricos se centran, principalmente, en los siguientes grupos o tipos de enfermedades:

- Infección respiratoria aguda baja,
- Enfermedad pulmonar obstructiva crónica,
- Neoplasia maligna de pulmón,
- Enfermedad isquémica del corazón,
- Accidente cerebrovascular,

De manera referencial, en la Gráfica 24 se muestran los registros de mortalidad para los años 2010 al 2016 en Lima y Callao causados por las enfermedades señaladas en el párrafo precedente.

Gráfica 24: Número de defunciones por enfermedad asociada con la calidad del aire

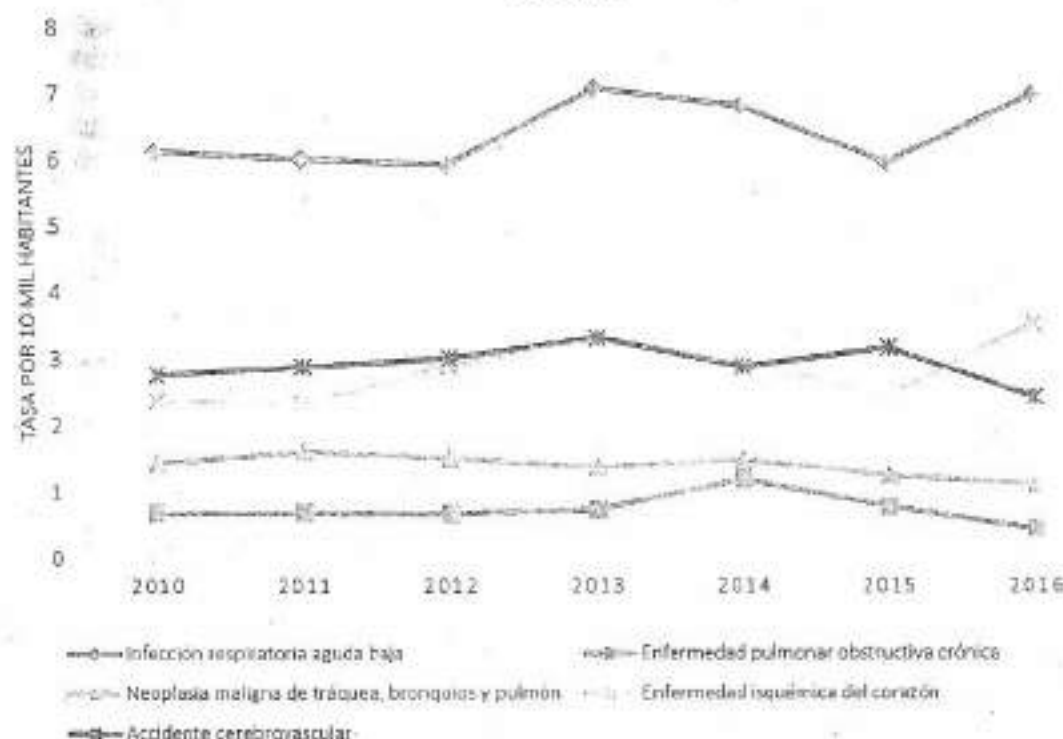


Fuente: Elaboración propia en base a la información brindada mediante el Oficio N° 270-2019-CDC/MINSA, el Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control de Enfermedades (2019).

Durante el periodo 2010 al 2016, estas cinco (05) enfermedades, en su conjunto, están relacionadas a aproximadamente el 31,0 % de todos los fallecimientos registrados en Lima y Callao por causas naturales. En el 2013, tuvieron su mayor representatividad con el 33,5 % de todas las muertes, mientras que en el 2015 constituyeron el 29,3 %, presentando dicho año su menor porcentaje.

La tasa bruta de mortalidad por cada 10 mil habitantes (ver Gráfica 25) muestra que, en Lima y Callao en general, el número de defunciones causados por la infección respiratoria aguda baja o la enfermedad isquémica del corazón ha ido incrementándose desde el 2010 al 2016; mientras que la tasa bruta referida al accidente cerebrovascular, a la enfermedad pulmonar obstructiva crónica y a la neoplasia maligna de tráquea, bronquios y pulmón ha disminuido ligeramente hacia el 2016.

Gráfica 25: Tasa bruta de mortalidad según enfermedad relacionada con la calidad del aire



Fuente: Elaboración propia en base a la información brindada mediante el Oficio N° 270-2019-CDC/MINSA el Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control de Enfermedades (2019).

En el año 2014, el MINAM realizó un estudio de morbilidad⁷ por los efectos de las concentraciones de material particulado:

- **Hasta 5 071 admisiones hospitalarias al año** (por afecciones respiratorias y cardiovasculares) son atribuibles a la contaminación del aire.
- En lo que se refiere a mortalidad, **1 657 muertes al año son atribuibles a la contaminación del aire.**

En ambos casos **la contaminación del aire está principalmente vinculada a las emisiones del parque automotor obsoleto (mayor a 15 años de antigüedad)**, como lo demuestra la gráfica 12 de la presente exposición de motivos.

⁷ MINAM (2014). Estudio de morbilidad por efectos de la contaminación del aire en la salud de las personas

Cabe precisar que, en el año 2012, se registraron 42 092 muertes a nivel de Lima y Callao, por lo que las muertes atribuibles a la contaminación del aire sólo por material particulado se encontrarían en aproximadamente 4 % de la mortalidad total para Lima-Callao.

Finalmente, en términos económicos, el estudio de Lima Metropolitana estimó que el costo acumulado por morbilidad y mortalidad anual podría ascender hasta US \$929 506 925 lo que representa aproximadamente el 0,5 % del PBI nacional y 0,9 % del PBI de Lima.

➤ Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

De acuerdo con el Ministerio del Ambiente, el Sector Energía, para el año 2012, reportó 42,988.51 Gg de CO_{2-eq} para el año 2012. Este sector - con una participación del 25.33% del total - es el segundo con mayores emisiones de GEI reportadas en el INGEI 2012. Es importante resaltar que las fuentes en el sector se agrupan en: fuentes estacionarias y fuentes móviles (denominada como: categoría transporte, que además incluye la energía consumida para el transporte de combustibles). En el siguiente cuadro se presentan las emisiones totales de GEI para las fuentes móviles correspondientes al sub-sector transporte terrestre:

Cuadro 3: Emisiones GEI por fuentes en sub-sector de transporte terrestre (2012)

Categoría Vehicular	Emisiones GEI en Gg de CO₂-equivalente	Porcentaje
Automóviles	3,261.48	21.4 %
Station Wagon	1,229.42	8.1%
Camión	2,653.22	17.4%
Ómnibus	889.28	5.8%
Remolcador	524.11	3.4%
Camionetas Panel	304.71	2.0%
Camionetas Pick Up	3,523.66	23.1%
Camionetas Rural	2,004.14	13.1%
Motos y mototaxis	873.45	5.7%
TOTAL	15,263.48	100 %

Fuente: Elaboración propia (2018).

Del Cuadro 3, se puede observar como las fuentes "Automóviles y Station Wagon"; que incluyen los taxis, "Camiones, Ómnibuses y Remolcadores" sumaron el 29,4% y 26,6%, respectivamente, de las emisiones de GEI del sub-sector transporte reportadas para el año 2012. Por otro lado, las "Camionetas Pick Up" tiene el 23.1% de participación en la subcategoría de Transporte terrestre, las "Camionetas tipo Rural y Panel" solo representan el 15.1%, mientras que las motos y mototaxis fueron las responsables de 5.7% del total de las emisiones de GEI del sub-sector transporte reportadas para el año 2012.

➤ Sobre la problemática en cuanto a la seguridad vial

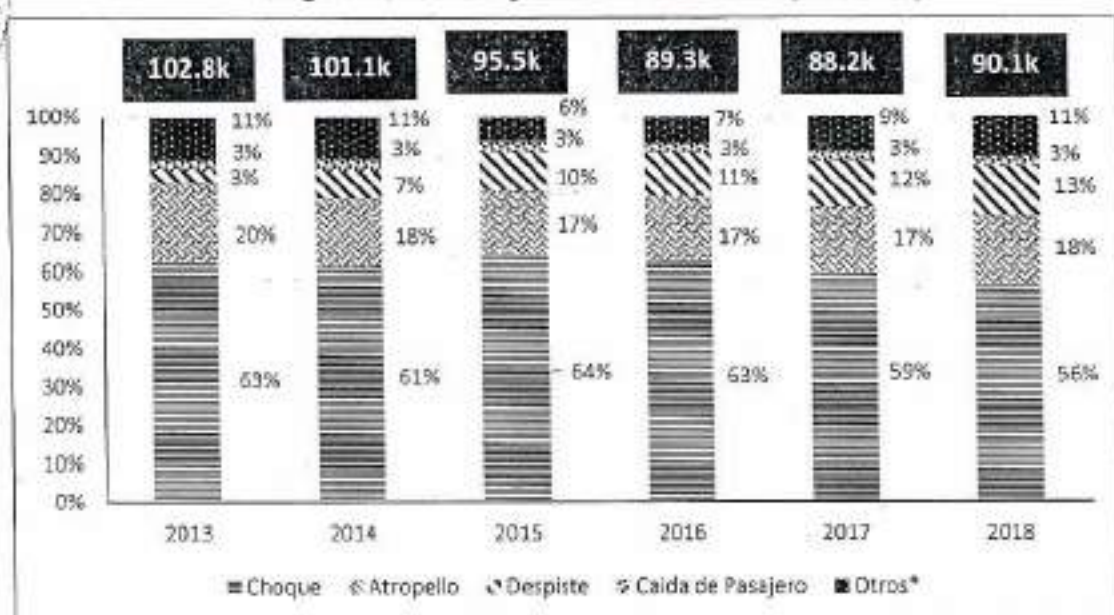
De acuerdo con el Reporte Global en Seguridad Vial 2018 de la Organización Mundial de la Salud, el número de muertes causadas por accidentes de tránsito continúa incrementándose, alcanzando 1.35 millones de personas fallecidas en el 2016. Si bien existe un progreso a nivel mundial en cuanto a la legislación, estándares vehiculares y acceso a la atención médica, dicho progreso no ha sido suficiente frente al incremento de la población y la acelerada motorización del transporte en distintos países del mundo.

Las lesiones causadas por accidentes de tránsito son la principal causa de muerte para los niños y los adultos jóvenes de entre 5 y 29 años. En efecto, los accidentes de tránsito son la octava causa de muerte a nivel de todos los grupos de edades superando el VIH/SIDA, la tuberculosis y las enfermedades diarreicas. Esta problemática es enfrentada desproporcionadamente por los usuarios vulnerables de las vías y por aquellos viviendo en países de ingresos bajos y medianos, donde el creciente número de muertes es alimentado por un transporte que es crecientemente motorizado.

En tal sentido, el hecho de fortalecer la legislación para mitigar los factores claves de riesgo es reconocido por la mayoría de los gobiernos como una estrategia importante para mejorar la seguridad vial.

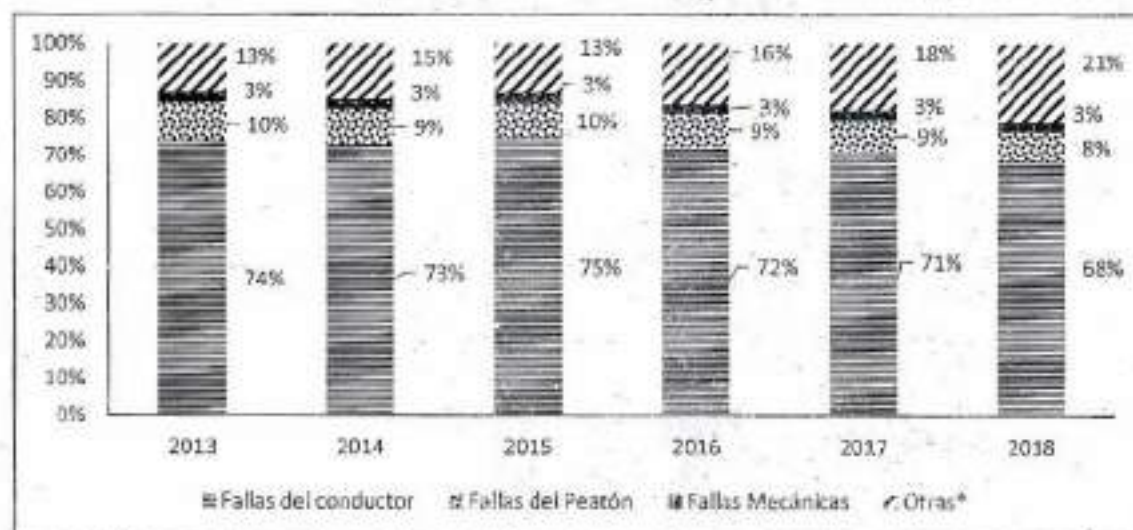
En el Perú, el problema de la seguridad vial en el transporte no deja de ser preocupante. A partir de la lectura de las estadísticas reportadas por la Policía Nacional del Perú, se ha registrado en la red vial nacional, regional, vecinal y en zonas urbanas entre los años 2013 y 2018, un promedio de más de 90 mil accidentes de tránsito anuales. El detalle se muestra en la Ilustración 1.

Ilustración 1: Estadística de accidentes de tránsito registrado en la red vial nacional, regional, vecinal y en zonas urbanas (en miles)



Fuente: Policía Nacional del Perú. Elaboración: DGPRTM

Ilustración 2: Principales causas de accidentes de tránsito, 2013 – 2018



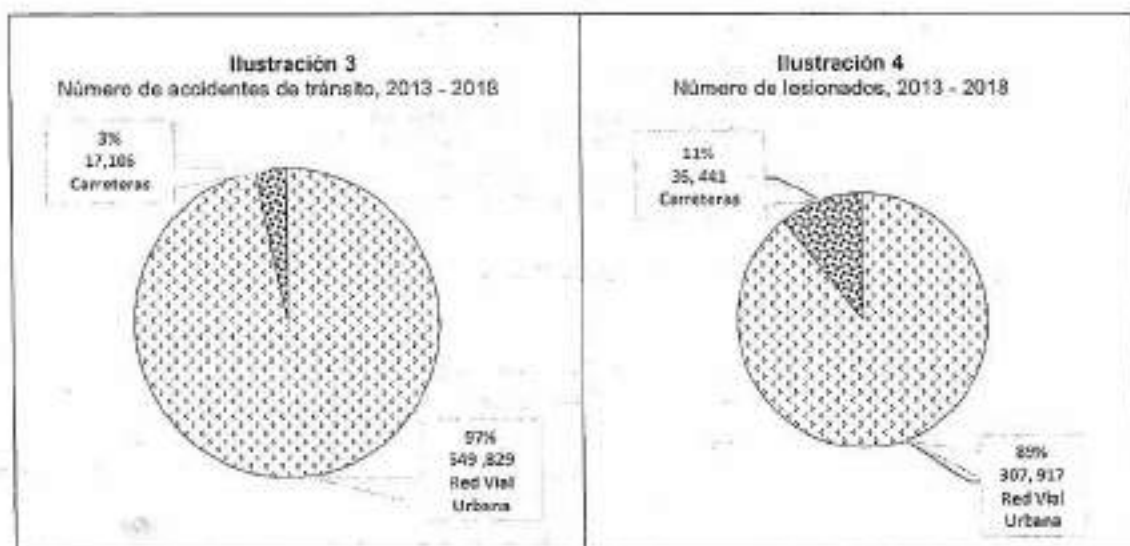
Fuente: Policía Nacional del Perú. Elaboración: DGPRTM

De acuerdo con las estadísticas recogidas, la principal modalidad predominante de accidentes de tránsito en los últimos 6 años es la modalidad de choque, que oscila entre el 56% y el 64% de los accidentes ocurridos. Por otro lado, en cuanto a la causa de los accidentes de tránsito, de acuerdo con la información de la Policía Nacional del Perú, una de las principales causas de accidentes de tránsito es falla mecánica que comprende un total de 1,929.

Por otro lado, los accidentes en carreteras tienen una importancia especial en el desarrollo de las condiciones de seguridad en el sector. Tanto es así que los accidentes en carreteras en comparación con el total de accidentes a nivel nacional tienen una mayor severidad, en tanto existe una mayor probabilidad de muerte en un accidente en carretera en comparación con un accidente urbano. La razón tiene que ver con las mayores velocidades involucradas, y la mayor mortalidad derivada del reducido acceso a servicios de atención médica en zonas de carretera.

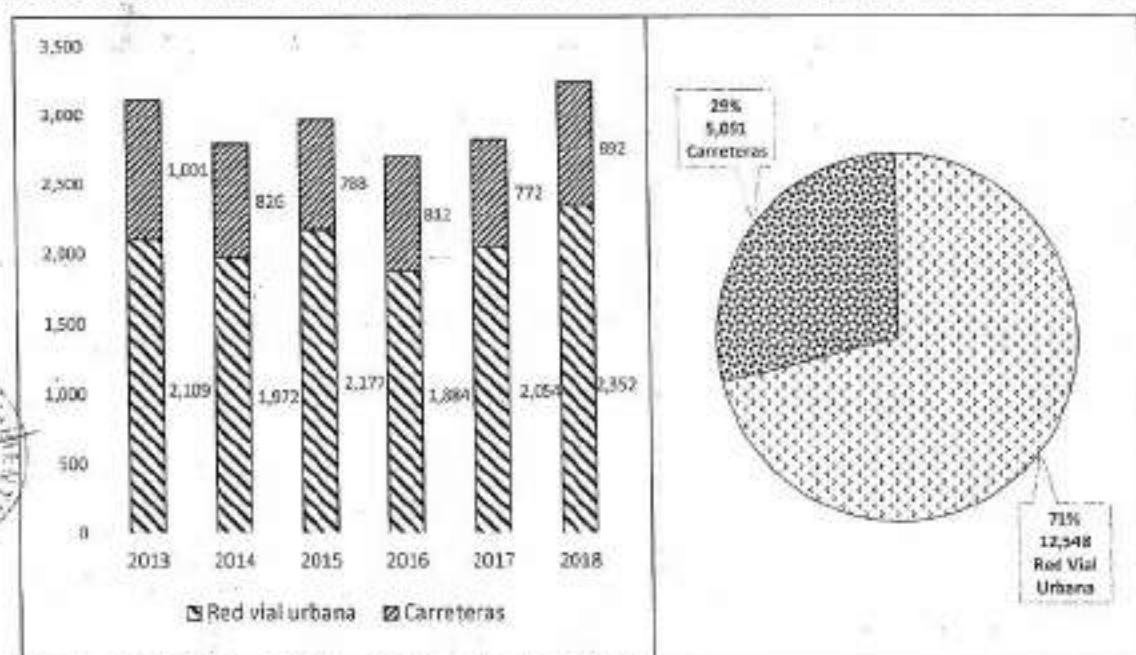
De acuerdo con las estadísticas de accidentabilidad se advierte que, durante los últimos 6 años, el número de accidentes de tránsito asciende a una cifra cercana a los 570 mil, donde el 97% han ocurrido en la red vial urbana, mientras que el 3% restante se han producido en las carreteras del Perú. (Ver **Ilustración 3**)

Asimismo, si bien se advierte que los 570 mil accidentes de tránsito han producido aproximadamente 345 mil lesionados, donde el 89% han ocurrido en la red vial urbana y el 11% se produjeron en las carreteras del Perú. (Ver **Ilustración 4**)



Fuente: Policía Nacional del Perú. Elaboración: DGPRTM

Ilustración 5: Número de fallecidos a causa de los accidentes de tránsito, 2013 - 2018



Fuente: Policía Nacional del Perú. Elaboración: DGPRTM

De acuerdo con lo presentado líneas arriba, se ha identificado que los accidentes de tránsito acaecidos en las carreteras del Perú durante los últimos 6 años (2013 - 2018), representan en promedio el 3% del total de accidentes ocurridos a nivel nacional, el 11% del total del número anual de heridos y el 30% fallecidos. Asimismo, se desprende de la información mostrada de que por cada 100 accidentes en zonas urbanas fallecen 2 personas, mientras que, en las carreteras por cada 100 accidentes acaecidos, fallecen aproximadamente 30 personas. En efecto, se constata que la problemática de accidentabilidad en el transporte en carreteras tiene un impacto importante a nivel social, por cuanto las consecuencias de los accidentes suelen ser de gran magnitud.

Asimismo, se observa que en los últimos cinco años existe una participación de 20% en promedio de accidentes fatales en carretera relacionados con camiones (vehículos de la categoría N2 y N3) frente a las distintas modalidades de transporte.

Lo señalado nos lleva a concluir que los accidentes de tránsito ocurridos se producen con participación de dos o más vehículos y se podrían asignar a diversos factores vinculados a la antigüedad del vehículo. En consecuencia, parte de las medidas a desarrollar están orientadas a renovar el parque automotor.

En tal sentido, el hecho de fortalecer la legislación para mitigar los factores claves de riesgo es reconocido por la mayoría de los gobiernos como una estrategia importante para mejorar la seguridad vial.

2. Experiencias Nacionales

En el Perú se han implementado tres esquemas de "bonos de chatarreo", todos vinculados a la renovación del parque automotor de transporte de personas de ámbito urbano: Programa para la Renovación del Parque Automotor (implementado por el MTC), Programa de Chatarreo en el ámbito del Metropolitano (Municipalidad de Lima) y el Convenio AATE - Protransporte. Los efectos de los esquemas mencionados han sido modestos, en tanto el alcance de cada programa ha sido menor.

2.1 Programa para la Renovación del Parque Automotor (MTC)

Mediante el Decreto Supremo 023-2011-MTC, se dispuso la creación de un Programa para la renovación del Parque Automotor, con el objetivo de reducir los índices de accidentabilidad y mejorar la calidad del ambiente, el cual consistía en la cesión, de manera voluntaria, por parte del propietario de un vehículo (de más de quince (15) años de antigüedad) de todos sus derechos sobre el citado bien a favor del estado a cambio de un incentivo económico equivalente al valor de mercado del vehículo sometido a la chatarra, dicho monto podía ser utilizado para la adquisición de un vehículo nuevo gasolinero de hasta 1600 cc de cilindrada y que haya sido convertido a GNV.



Asimismo, mediante el Decreto Supremo N° 028-2011-MTC se aprobó el Reglamento del Decreto Supremo N° 023-2011-MTC, que estableció la regulación del proceso de chatarreo de vehículos M1; los requisitos y procedimientos para la autorización o registro, según corresponda de los Centros de Chatarreo de Vehículos, de las Entidades Certificadoras del Proceso de Chatarreo de Vehículos y los proveedores de Vehículos Nuevos; el procedimiento para la emisión y entrega del Certificado de Chatarreo y el proceso para la emisión y entrega del incentivo económico; así como las demás disposiciones necesarias para el funcionamiento y supervisión del Programa.



Las normas mencionadas no se encuentran vigentes puesto que según el artículo 2 del Decreto Supremo N° 023-2011-MTC, el Programa tendría una vigencia de cinco (05) años, que finalizó en junio de 2016.

2.2. Programas de Chatarreo de Vehículos de Transporte de Personas – MML

El programa, reglamentado mediante la Ordenanza N° 1595, fue implementado para el retiro de vehículos en el ámbito de influencia del Metropolitano y sostenido con recursos provistos por los mismos operadores del sistema de buses. Los requisitos para ingresar al programa era tener una combi, microbús o bus de más de 20 años de antigüedad, SOAT vigente, entre otros. El incentivo económico oscilaba entre US\$4,000 y US\$10,000, o una bonificación especial al momento de postular a un proceso de concesión para el servicio de transporte. Existía, además, un cronograma de retiro de automóviles, puesto que el programa otorgaba prioridad a los vehículos más antiguos. Desde el año 2012 hasta 2016 se sometieron al programa de chatarreo, 3056 vehículos de transporte de pasajeros. Este programa se considera como la primera experiencia nacional que logró entrar en fase de ejecución en el Perú, y estuvo orientado a reducir

la flota de vehículos que pudieran competir con los servicios implementados, no implicando la sustitución de las unidades retiradas por vehículos nuevos, por lo que se contemplaba la salida del propietario de la unidad de prestación del servicio.

2.3 Convenio AATE - Protransporte

En setiembre del año 2014, la AATE (Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao) y Protransporte firmaron un convenio para implementar el programa de chatarreo de vehículos de transporte público con mayor antigüedad en el área de influencia de la Línea 1 del Metro de Lima.

El programa tenía como requisitos ser propietario de una unidad de más 20 años de antigüedad, que esté registrada como vehículo apto en la base de datos de la Gerencia de Transporte Urbano (GTU) y no estar afecto a cargas, gravámenes o medidas judiciales⁸. Según la Memoria Anual del Línea 1 del Metro de Lima del 2016, hasta dicho año se había chatarreado la suma de 782 vehículos de transporte público, con sus respectivos expedientes de pago⁹. Asimismo, como referencia, el 2015 la ejecución presupuestal del programa fue de S/. 4.7 millones; y el 2016, la ejecución sumó S/. 6 millones¹⁰.

3. Experiencias Internacionales

El resto de países de la Alianza del Pacífico y diversos países de la OCDE también han implementado esquemas de chatarreo. Dichos programas tienen ciertas coincidencias, pues se orientan a la renovación de los vehículos con una antigüedad superior a los 10 años (y sustituyen vehículos actualmente en operación), buscan la protección del medio ambiente, contemplan facilidades para créditos vehiculares para la adquisición de nuevas unidades y suelen ir acompañados de medidas complementarias como regulación de calidad de los combustibles, emisión de gases y la calidad del aire, límites de antigüedad para la operación de vehículos de carga, entre otras¹¹.

3.1 Chile: Programa de renovación de buses de transporte público (Renueva tu micro)

Dicho programa está en ejercicio desde el 2006 y permite acceder a financiamiento para la renovación de buses antiguos de transporte público, ya sea en regiones o en el área rural de la Región Metropolitana de Santiago. Para acceder al beneficio económico, los interesados requieren cumplir con diversos requisitos, como tener revisión técnica y permiso de circulación al día, tener un vehículo operativo para el transporte público con antigüedad mayor a 12 años, adquirir un bus con una antigüedad al menos cinco años menor al auto que se entregará, entre otros.

A octubre del 2018, se habían renovado 4,478 micros antiguas, con una inversión superior a los 41 mil millones de pesos (aproximadamente US\$59 millones de dólares al tipo de cambio de octubre del 2018)¹², lo que da un promedio de beneficio de US\$13,152 por micro.

⁸ <https://www.aate.gob.pe/noticias/inicio-el-programa-de-chatarreo-2015-del-area-de-influencia-de-la-linea-1-del-metro-de-lima/>

⁹ AATE (2016). "Memoria Anual 2016". Obtenido en <<https://issuu.com/metrotrujillo/docs/memoriaanual2016>> el 13 de marzo de 2019.

¹⁰ Idem.

¹¹ NAMA Support Project - Diseño de programa de chatarreo y renovación vehicular en el Perú Estructura del proceso de chatarreo y renovación.

¹² Intendencia Coquimbo (2018). "Programa Renueva Tu Micro incentiva la adquisición de buses con acceso universal". Obtenido en <<http://www.intendenciacoquimbo.gob.cl/noticias/programa-renueva-tu-micro-incentiva-la-adquisicion-de-buses-con-acceso-universal/>> el 5 de junio de 2019.

3.2 Chile: Cambia tu camión¹³

Programa fundado el 2009, desarrollado por la Agencia Chilena de Eficiencia Energética (ACHEE) y administrado por el Servicio de Cooperación Técnica (Sercotec), incluso a nivel regional y provincial mediante sus sucursales¹⁴. Su segunda etapa inició el 2013. La meta fue reemplazar camiones con una antigüedad superior a 25 años, mediante el otorgamiento de un incentivo económico para sus propietarios. El programa estaba enfocado a micro y pequeños empresarios/as del sector transporte, que necesitaban renovar su vehículo y que presentaban dificultades financieras para hacerlo. Además, el programa tenía por aportantes la Achee (50%) y el sector privado (50%)¹⁵.

Sercotec entregaba un subsidio de carácter no reembolsable para reemplazar un automóvil de 25 años o más, por otro con una antigüedad de hasta 10 años. El subsidio variaba entre US\$8,000, US\$16,000 y US\$24,000 dependiendo del peso del vehículo¹⁶, no reembolsable, y destinado a que los transportistas seleccionados (que tuvieran ventas iguales o inferiores a 5,000 unidades de fomento anuales, aproximadamente US\$221,000 dólares al cierre del 2013) renueven sus vehículos antiguos.

La diferencia debía ser solventada por el beneficiario, para lo cual se requería acreditar la disponibilidad de recursos propios o la tenencia de un crédito bancario preaprobado.

3.3 Colombia

En Colombia existe el Fondo de Reposición Vehicular desde el 2002, disponible para atender los requerimientos económicos y financieros para la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de servicio de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano¹⁷. Sin embargo, ya existían fondos privados con anterioridad¹⁸.



Según la Ley 688 del 2001, renovación es la sustitución de un vehículo de transporte público por otro de menor antigüedad antes de que este último alcance su límite de edad permitido. En este orden de ideas, cada vehículo de transporte público debe ser retirado al terminar su vida útil y podrá ser sustituido por uno nuevo, en caso de que la empresa así lo requiera¹⁹. Al 2017, se chatarrizaban cerca de 4,000 vehículos anuales.

3.4 México



El Programa de Renovación Vehicular fue lanzado en julio del 2009 por el Gobierno Federal Mexicano, y pretendía sustituir las unidades con más de 10 años de antigüedad. Este programa terminó en diciembre del 2017. El programa otorgó aproximadamente

¹³ Basado primordialmente en <<https://www.muniarauco.cl/wp-content/uploads/2013/09/Bases-Programa-Cambia-tu-Cami%C3%B3n-vb.pdf>>

¹⁴ Francisco Posada, David Vance Wagner, Gaurav Bansal, y Rocío Fernández. "Survey of best practices in reducing emissions through vehicle replacement programs". Obtenido en <https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_HDVreplacement_bestprac_20150302.pdf> el 5 de junio del 2019.

¹⁵ Idem.

¹⁶ Idem.

¹⁷ Mintransporte (2013). "Transporte Automotor - Fondo De Reposición". Obtenido en <<https://www.mintransporte.gov.co/preguntas-frecuentes/55/transporte-automotor-fondo-de-reposicion/>> el 5 de junio 2019.

¹⁸ Fondos de Reposición del Parque Automotor, s.f. Obtenido en <<http://www.confecoop.coop/images/stories/confecomunica/2011/1152/anexo.pdf>> el 13 de marzo de 2019.

¹⁹ Apoyo Consultoría (2012), "Propuesta de implementación del Plan de Chatarrero para Vehículos de Transporte Público". Obtenido en <https://www.apoyoconsultoria.com/media_apoyo/uploads/banner/chatarrero.pdf> el 13 de marzo de 2019.

US\$1,100 por vehículo, los cuales debían usarse para comprar un vehículo nuevo de una lista de posibles modelos (los importados fueron excluidos del programa)²⁰.

Debe mencionarse, además, que el programa manifestaba expresamente que el objetivo era reactivar la actividad económica del país, y se destinó un fondo de US\$40 millones. El valor máximo del automóvil nuevo a comprarse era de US\$16,080²¹. Según estadísticas, se destruyeron cerca de 43,500 vehículos del 2009 a julio del 2017²².

3.5 Argentina

El Programa Plan Canje, implementado en 1999, consistió en que los autos con más de 10 años de antigüedad pueden entrar al plan para sustituir su auto por uno nuevo. A cambio de la unidad que se mande a chatarra, se obtenía un certificado de descuento de 4,000 pesos por auto, 6,000 por utilitario (de carga) y 18,000 por camión, más un descuento por IVA (aproximadamente los mismos montos en dólares al tipo de cambio de 1999). El bono del canje sólo se podía redimir completamente en caso se adquiriera un automóvil nuevo y de fabricación nacional.

El número de unidades chatarreadas, no obstante, era limitado, ya que cada empresa automotriz elegía modelos específicos que estaban sujetos al programa²³.

3.6 Estados Unidos

El Car Allowance Rebate System (CARS, Sistema de reembolso de subsidios para automóviles), también conocido como "Cash for Clunkers" (Dinero por chatarra) fue un programa gubernamental administrado por la Administración Nacional de Seguridad del Transporte en Carreteras (National Highway Transportation Safety Administration) que permitía a los consumidores intercambiar un vehículo más antiguo y menos eficiente en combustible por un voucher que podía usarse para la compra de un vehículo más eficiente.

El monto de cada voucher dependía de la diferencia de eficiencia entre ambos vehículos e iba en un rango de US\$3,500 a US\$4,500. Para asegurar que el vehículo no podía ser reutilizado, el motor era destruido. Aproximadamente entre julio y agosto de 2009 se intercambiaron cerca de 700,000 automóviles.

Es interesante resaltar que existían dos motivos para el programa. El primero era reducir las emisiones y aumentar la eficiencia de combustible del parque automotor. El segundo, no desdeñable, era dar un estímulo económico a la recesión que en ese momento existía en el país²⁴.

²⁰ Idem.

²¹ Idem.

²² Estadísticas obtenidas de la página del Esquema de Renovación Vehicular de México, <http://www.renovacionvehicular.com.mx/estadistica/#>.

²³ Apoyo Consultoría (2012), "Propuesta de implementación del Plan de Chatarra para Vehículos de Transporte Público". Obtenido en <https://www.apoyoconsultoria.com/media_apoyo/uploads/banner/chatarra.pdf> el 13 de marzo de 2019.

²⁴ Gayer, Ted y Emily Parker (2013). "The Car Allowance Rebate System: Evaluation and Lessons for the Future".

3.7 Unión Europea

La mayoría de programas de renovación de vehículos se dieron en la década pasada. Una diferencia con el resto de programas en otros países era que además de los requisitos básicos, los esquemas europeos estaban más destinados a automóviles particulares, y solían pedir un monto de emisiones máximo para el automóvil que se iba a comprar. Recientemente también se han dado esquemas de renovación de vehículos en el Reino Unido y Francia para sustituir los automóviles particulares o buses por autos eléctricos o híbridos²⁵.

Los resultados fueron mixtos, ya que si bien si se sustituyeron una gran cantidad de vehículos²⁶ y se reactivó la industria automotriz²⁷, se generaron críticas. Éstas fueron tanto el alza de precios de los autos en España²⁸ o una mala focalización del mercado objetivo. En Alemania, por ejemplo, se criticó que muchos de los postulantes al subsidio eran personas que de todas maneras iban a comprar un automóvil nuevo, por lo que el subsidio no era necesario para ellas²⁹.

Tabla 1: Comparación de diferentes esquemas de renovación de vehículos en la Unión Europea³⁰

País	Incentivo máximo	Antigüedad del automóvil saliente	Requerimiento de emisiones del vehículo nuevo	Presupuesto del gobierno	Duración del programa
Alemania	€ 2.500	8 años	No	\$7100 millones	2009
Reino Unido	£ 2000	10 años	No	\$600 millones	2009 - 2010
Francia	€ 1.000		Sí	\$554 millones	2009
Italia	€ 3.500			-	2009
España (Plan PIVE)	€ 2.000			€ 75 millones	11/2012 - 03/2013
España (Plan 2000E)	€ 2.000			€ 100 millones	05/2009 - 05/2010
España (Plan VIVE)	Intereses del financiamiento del vehículo			€ 1200 millones, financiados	11/2008 - 05/2009

Obtenido en <<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.594.4143&rep=rep1&type=pdf>> el 13 de marzo de 2019.

²⁵ Bellido, Duval Telesforo, et al. (2018). "Análisis de la propuesta de incentivos para implementar buses eléctricos en el transporte público de Lima: Viabilidad normativa y económica desde el sector privado y público". Obtenido en <http://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/ESAN/1403/2018_MAF_16-1_03_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y> el 13 de marzo del 2019.

²⁶ BBC (2009), "German car scrappage scheme ends". Obtenido en <<http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/8233603.stm>> el 13 de marzo de 2019.

²⁷ El Español (2016), "El Plan PIVE se despide abrumado por el éxito". Obtenido en <https://www.elspanol.com/economia/20160729/143736388_0.html>, el 13 de marzo del 2019.

²⁸ Libremercado (2016), "Los datos que demuestran que el Plan 2000E fue un despilfarro". Obtenido en <<https://www.libremercado.com/2016-02-14/los-datos-que-demuestran-que-el-plan-2000e-fue-un-despilfarro-1276567665/>> el 13 de marzo de 2019.

²⁹ Deutsche Welle (2009), "Study condemns Germany's car scrapping scheme as waste". Obtenido en <<https://www.dw.com/en/study-condemns-germanys-car-scrapping-scheme-as-waste/a-4225192>> el 13 de marzo de 2019.

³⁰ Fuentes:

- The Economist (2009), "Car scrappage schemes: Jump-starting the car industry". Obtenido en <http://www.economist.com/daily/news/displaystory.cfm?story_id=14205513&src=nw> el 13 de marzo del 2019.
- Motorpasion (2012), "Comparativa entre el Plan PIVE, Plan 2000E y Plan VIVE de ayuda a la compra de vehículos". Obtenido en <<https://www.motorpasion.com/industria/comparativa-entre-el-plan-pive-plan-2000e-y-plan-vive-de-ayuda-a-la-compra-de-vehiculos>> el 13 de marzo del 2019.
- Motoradictos (2008), "España: Nuevo Plan VIVE". Obtenido en <<https://www.motoradictos.com/espana-nuevo-plan-vive/>> el 13 de marzo del 2019.
- Motorpasion (2013), "Plan 2000E, guía práctica". Obtenido en <<https://www.motorpasion.com/industria/plan-2000e-guia-practica>> el 13 de marzo del 2019.

4. Justificación constitucional de la propuesta

El presente decreto de urgencia debe cumplir con requisitos formales, tanto previos como posteriores a su promulgación. Así, el requisito *ex ante* está constituido por el refrendo del Presidente del Consejo de Ministros (inciso 3 del artículo 123 de la Constitución Política del Perú), mientras que el requisito *ex post* lo constituye la obligación del Poder Ejecutivo de dar cuenta a la Comisión Permanente para que lo examine y lo eleve al Congreso una vez que este se instale, de acuerdo a lo señalado en el artículo 135 de la Constitución.

De otro lado, debe tenerse presente que la norma constituye un decreto de urgencia, cuyo origen se encuentra en la aplicación de los artículos 134 y 135 de la Constitución Política del Perú, facultándose al Poder Ejecutivo para legislar mediante este tipo de normas durante el interregno parlamentario. Así, durante el período del interregno parlamentario el Poder Ejecutivo se encuentra habilitado para emitir decretos de urgencia a fin de regular situaciones de atención urgente para resguardar el goce de derechos y objetivos constitucionales, como los que se buscan a través de la presente norma.

Por otro lado, la emisión del presente decreto de urgencia se hace necesaria, no siendo recomendable postergar la aplicación de las medidas establecidas en la propuesta normativa, en tanto tienen como finalidad garantizar el ejercicio de derechos fundamentales y valores constitucionales.

La adecuada calidad del aire es un factor relevante para el derecho fundamental de las personas a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida. La Agenda 2030, a través del Objetivo de Desarrollo Sostenible 11: 'Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles', meta 11.6, orienta a los países a buscar reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire.



Asimismo, es importante resaltar que el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC) contempla en su artículo 11, que: "*Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia (...)*". Además, señala en el artículo 12, que: "...1. Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental. 2. Entre las medidas que deberán adoptar los Estados Partes en el Pacto a fin de asegurar la plena efectividad de este derecho, figurarán las necesarias para: (...) b) El mejoramiento en todos sus aspectos de la higiene del trabajo y del medio ambiente (...)".



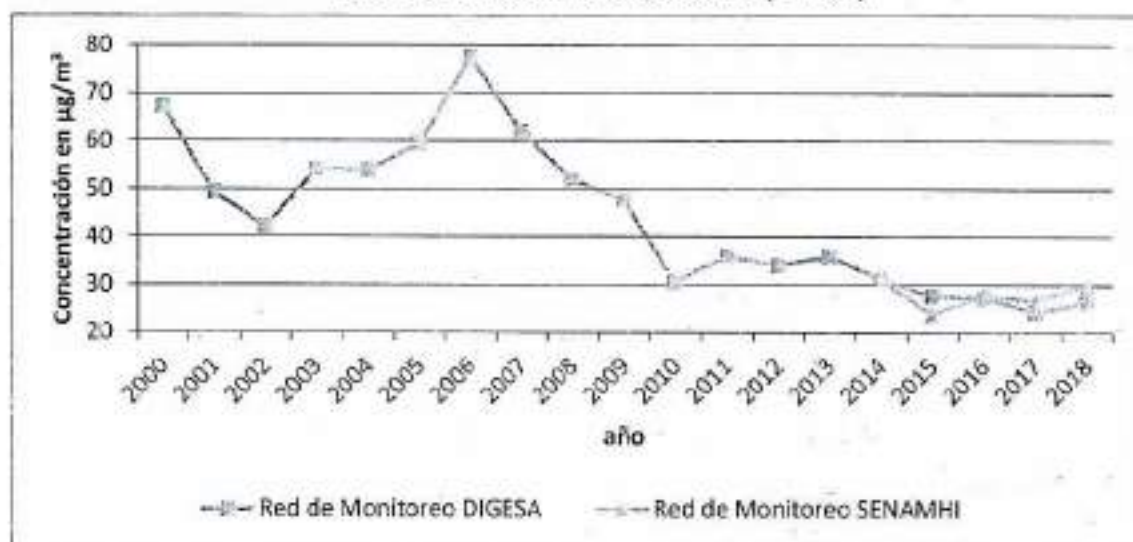
Además, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), a través de la Evaluación de Desempeño Ambiental del Perú (2016), en lo que respecta a la gestión de la calidad del aire recomiendan, entre otros aspectos, promover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

Como ya se ha expuesto en el presente documento, la contaminación del aire está principalmente vinculada a las emisiones del parque automotor obsoleto (mayor

- International Council on Clean Transportation (2017). "Italy's car market needs to make a U-turn". Obtenido en <<https://www.theicct.org/blog/staff/italy-car-market-needs-u-turn>> el 13 de marzo del 2019.

a 15 años de antigüedad), y esta se encuentra vinculada a importantes tasas de morbilidad y mortalidad, siendo principalmente vinculada a hasta **1 657 muertes al año**.

Gráfica 26: Evolución de las concentraciones de material particulado menor a 2,5 micras en Lima Metropolitana (PM_{2,5})



Como se puede observar en la gráfica 26, **en el año 2006 se registró en Lima Metropolitana un promedio anual de 77 microgramos por metro cúbico de PM_{2,5}, lo cual es categorizado como un aire de nivel insalubre**, siendo que gracias al conjunto de medidas implementadas por el Estado sobre la calidad de combustibles, normas de emisiones vehiculares para la importación, reducción de la antigüedad de vehículos que se importan en calidad de usados, entre otras, se ha logrado reducir las concentraciones de PM_{2,5}, **registrándose al 2018 un promedio anual de aproximadamente 29 microgramos por metro cúbico, lo cual es considerado como un aire de calidad moderada** y que es 2,9 veces el valor guía recomendado por la OMS.

Sin embargo, como ya ha sido explicado, el análisis de las emisiones provenientes de las fuentes móviles ha permitido identificar que, **en tanto no exista un ordenamiento jurídico que brinde un marco normativo que habilite y promueva el retiro y renovación del parque automotor obsoleto altamente contaminante, no será posible lograr una calidad de aire óptima**.

El Estado Peruano, mediante Decreto Supremo N° 003-2017-MINAM, aprobó los Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para Aire, dentro de los cuales el parámetro de PM_{2,5} cuenta con un ECA anual de 25 microgramos por metro cúbico, siendo que la única manera de lograr cumplir con esta meta al 2021 será a través de la implementación de un marco normativo que permita **el retiro y renovación del parque automotor obsoleto altamente contaminante**. Para lograr esta meta al 2021, la cual se encuentra como meta prioritaria 3 del Plan Nacional de Acción Ambiental - PLANAA - PERÚ 2011-2021, aprobado por Decreto Supremo N° 014-2011-MINAM, es necesario que la aprobación del referido marco normativo no pueda ser aplazada, requiriéndose una atención prioritaria y con carácter de urgencia.

Siendo el compromiso claro del país de alcanzar los ODS e incorporarse a la OCDE, es necesario trazar un camino que permita alcanzar también el valor guía de la OMS para PM_{2,5} de 10 microgramos por metro cúbico al 2030. Por ello, en adición a un marco normativo que permita el retiro y renovación del parque automotor obsoleto altamente

contaminante, el Estado Peruano viene impulsando medidas que permitirán avanzar sobre mejoras adicionales en la calidad de combustibles, la adopción de normas de emisiones vehiculares superiores a Euro 4/IV (aprobado por Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM), la promoción de la movilidad eléctrica, entre otras medidas que coadyuven al logro de brindar a la ciudadanía una mejor calidad del aire como parte del derecho fundamental de gozar de un ambiente saludable, incorporadas también en la Plan Nacional de Competitividad y Productividad aprobado mediante Decreto Supremo N° 237-2019-EF (medida de política 9.4).

Todo ello implica un **carácter de urgencia que permita cumplir la meta al 2021, de conformidad con el PLANAA, de 25 microgramos por metro cúbico para el promedio anual de PM_{2.5}**, pero que también permitirá sumar en el camino hacia el cumplimiento de las ODS, las recomendaciones de la OCDE y las guías de la OMS, que a pesar de ser recomendaciones, se encuentran alineadas al carácter de urgencia para el cumplimiento de la primera meta de corto plazo (ECA para aire de PM_{2.5}) y la provisión de una calidad del aire adecuada hacia el ciudadano.

En lo que se refiere a seguridad vial, como lo indica claramente el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 019-2017-MTC: **"La tasa de motorización y la antigüedad del parque vehicular son factores preeminentes en la ocurrencia de siniestros de tránsito, al aumentar considerablemente los niveles de exposición de los usuarios de las vías"**.

En esa misma línea, en la sección 4.2 "Escenario tendencial: colapso" del referido Plan Estratégico, considerado como escenario sin intervención que ciudades del país se encuentran con vehículos antiguos sin control técnico alguno.

Por lo indicado, **una de las principales metas al 2021 del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial es reducir la cantidad de fallecidos en accidentes de tránsito a un absoluto de 2076 fallecidos y una tasa 6,26 por cada 100 mil habitantes; y considerando que la cantidad de fallecidos por accidentes de tránsito solamente ha ido incrementando (ver ilustración 5), teniéndose un absoluto de 3244 fallecidos y una tasa de 10 fallecidos por cada 100 mil habitantes en el 2018.**

Entre otros aspectos, como las mejoras al Sistema de Inspección Técnica Vehicular establecidas por Resolución Directoral N° 003-2019-MTC/18 y otras necesarias, es necesario también, al reconocerse que la antigüedad del parque vehicular es un factor preeminente en la ocurrencia de siniestros de tránsito, **aprobar e implementar, con carácter de urgencia, un marco normativo que permita el retiro y renovación del parque automotor obsoleto y alto nivel de inseguridad vial.**

En conclusión, **es necesario y urgente revertir la inexistencia de una norma legal orientada al retiro y renovación del parque automotor obsoleto altamente contaminante y alto nivel de inseguridad vial**, con la finalidad de atender los derechos fundamentales de los ciudadanos del país tanto de vivir en un ambiente saludable como de la defensa de la vida humana y la consolidación de una cultura de respeto por las normas de convivencia social.

Como se explica en el siguiente capítulo del presente documento, implementar el marco normativo para la renovación y retiro del parque automotor, requerirá de la aprobación del correspondiente reglamento y la implementación de los Programas e Incentivos. El cronograma que se ha contemplado para la aprobación del PDU, Reglamento y Programa(s) de Chatarreo e Incentivos se muestra a continuación:

- Aprobación del PDU: diciembre 2019.

- Aprobación del Reglamento del DU: enero 2020.
- Aprobación e inicio de implementación de Programas de Chatarreo e Incentivos: abril 2020.
- Evaluación del avance de los indicadores de las metas 2021, tanto del PLANAA como del PENSV: Evaluación parcial a diciembre 2020, y siguiente evaluación a Diciembre del 2021.

En ese sentido, las metas al 2021, expuestas líneas arriba, tanto para los Estándares de Calidad Ambiental (PLANAA) como para seguridad vial (PENSV), corren un riesgo alto de no cumplirse si la aprobación e implementación de un marco normativo para la renovación y retiro del parque automotor se aplaza y no es atendida con carácter de urgencia.

Asimismo, resulta necesario que la presente norma **tenga rango de ley**, ya que, si bien los planes con metas al 2021 están establecidas en Decretos Supremos, los cuales podrían ser modificados mediante una norma de dicho rango, **lo que se busca es establecer lineamientos generales**, mediante los cuales, se permita el cumplimiento de las metas al 2021 establecidas en el PLANAA y en el PENSV, lo cual solo podrá ser efectivo, debido al cronograma requerido para su cumplimiento, a través de un Decreto de Urgencia.

Es importante señalar que, en el marco del proyecto *TRANSfer III – Facilitating the development of ambitious transport mitigation measures* y el *NAMA Support Project*, con apoyo de la Cooperación Alemana para el Desarrollo (GIZ), se ha desarrollado una propuesta tanto para la reglamentación del marco normativo para la renovación y retiro del parque automotor y el diseño de un Programa de chatarreo y renovación vehicular en Perú, por lo que es posible afirmar que las condiciones para el implementación del marco normativo materia del PDU se encuentran bastante avanzadas.

En síntesis, en la medida que no existe un ordenamiento jurídico que brinde un marco normativo que habilite y promueva el retiro y renovación del parque automotor obsoleto altamente contaminante, con la presente norma se busca cubrir este vacío, mediante la aprobación de la misma, y posteriormente, de su reglamento, así como también mediante la aprobación e inicio de implementación de Programas de Chatarreo e Incentivos y con la evaluación del avance de los indicadores de las metas 2021, tanto del PLANAA como del PENSV.

III. DE LA PROPUESTA NORMATIVA

1. Establecimiento de un marco normativo para la renovación y retiro del parque automotor

El Decreto de Urgencia tiene por objeto establecer un marco normativo que permita, por primera vez, la definición de un conjunto de medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales que afecten a la salud pública, así como, contribuir a reducir la siniestralidad en las vías públicas y al resguardo de la seguridad vial.

En ese sentido también establece una serie de definiciones básicas que permitirán contar con un marco de referencia para la regulación del decreto de urgencia. Asimismo, permite la determinación clara de las funciones y atribuciones de cada una de las instituciones involucradas en la regulación de la materia y el funcionamiento del chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, para lo cual se requiere de una norma con rango de Ley. Las instituciones involucradas son:

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).
- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN).
- Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA).
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).
- Municipalidades Provinciales.

2. Criterios para habilitar las Entidades de Chatarreo

El presente decreto de urgencia establece criterios para habilitar a una Entidad de Chatarreo. Los criterios propuestos tienen en cuenta la necesidad de facilitar la generación de un mercado adecuado y competitivo para el chatarreo de vehículos en el país, ello sin dejar de brindar una predictibilidad clara para el procedimiento administrativo para la habilitación.

En ese sentido, se estipula que las Entidades de Chatarreo tienen la calidad de entidad prestadora de servicios complementarios, y como tales, se encuentran sujetas a lo establecido en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

En adición a ello, de conformidad con la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos (Decreto Legislativo N° 1278) y su Reglamento (Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM), y con la finalidad de promover la política de valorización material y energética de los residuos y garantizar la protección de la salud y del ambiente, se establece que previo a la habilitación emitida por el MTC para constituirse como entidad de chatarreo, las empresas deberán encontrarse inscritas en el Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos a cargo del Ministerio del Ambiente, así como contar con el instrumento de gestión ambiental aprobado por la Autoridad Ambiental Competente previo a la ejecución de actividades.

Otros requisitos, condiciones y sanciones, tanto de la entidad como de las instalaciones habilitadas para el chatarreo, serán establecidas en el reglamento del decreto de urgencia que será aprobado de conformidad con la Segunda Disposición Complementaria Final del presente Decreto de Urgencia.



Q

3. Programas de Chatarreo e Incentivos

El presente decreto de urgencia, a fin de incentivar y operativizar el chatarreo, establece criterios y requisitos para la creación y aprobación de los Programas de Chatarreo.

Como primer aspecto, los Programas de Chatarreo se diferencian en términos de la o las categorías de vehículos admisibles en cada uno de ellos, su antigüedad, el tipo de servicio provisto. Asimismo, define requisitos básicos acogerse a los Esquemas de Incentivo, de carácter económicos y/o no económicos, en el marco de los Programas de Chatarreo.

Los Programas de Chatarreo que se implementen se dirigen de forma prioritaria a los mercados de transporte en los que exista un alto nivel de externalidades negativas vinculadas a contaminación, congestión e inseguridad vial, así como a la mejora de los sistemas de transporte, en concordancia con lo establecido en el párrafo 6.2 del artículo 6 y el párrafo 7.3 del artículo 7 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Otras condiciones, requisitos y procedimientos para la creación y aprobación de los Programas de Chatarreo serán establecidas en el reglamento del decreto de urgencia que será aprobado de conformidad con la Segunda Disposición Complementaria Final del Decreto de Urgencia.

Con la finalidad de generar predictibilidad hacia los solicitantes de incentivos para el chatarreo y permitir que se pueda alcanzar el objeto y finalidad del decreto de urgencia, se han establecido condiciones mínimas respecto del vehículo:

- Que el vehículo se encuentre inscrito a su nombre en el registro de propiedad vehicular de la Superintendencia Nacional de Registro Públicos (SUNARP).
- Que el vehículo cuente con Tarjeta de Identificación Vehicular.
- En el caso de vehículos que presten el servicio de transporte público de personas y mercancías, el número de chasis y de motor coinciden con los números consignados en la Tarjeta de Identificación Vehicular.
- Que el vehículo está en funcionamiento y en capacidad de llegar a la Planta de Chatarreo por su propia propulsión.
- Que el vehículo cuente con los componentes mecánicos y estructurales completos, los cuales son establecidos en el Reglamento.

El Reglamento puede incorporar condiciones adicionales, acorde con las necesidades de cada Programa de Chatarreo específico, en conjunción con la naturaleza de los vehículos, a ser incorporados en cada programa, así como para aquellos que se les haya impuesto algún gravamen.

IV. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

1. Beneficios de la renovación vehicular

A efectos de determinar los potenciales beneficios económicos y sociales asociados a la ejecución de los programas de renovación vehicular, por la reducción de emisiones gases contaminantes del aire, así como GEI, se han seleccionado los siguientes 3 tipos de vehículos a ser incluidos dentro de los programas de renovación vehicular y chatarreo, resultando los siguientes escenarios:

Cuadro 4: Escenarios supuestos por tipos de vehículos a ser chatarreados

Tipo de vehículo (Combustible)	Alcance promedio anual (número de vehículos)
Taxis (Gasohol)	7500
Buses (Diésel B5)	1500
Transporte de Carga (Diésel B5)	1250

Fuente: Elaboración propia (2019).

Del análisis económico realizado, los beneficios correspondientes a los primeros 10 años de aplicación de los escenarios planteado en el Cuadro 4, se obtienen los siguientes ahorros económicos en salud y para la sociedad como consecuencia de la reducción de los contaminantes del aire y GEI, respectivamente:

Cuadro 5: Beneficios económicos obtenidos por tipo de vehículo chatarreado y sustituto en un período de evaluación de 10 años

Tipo de Renovación	Ahorros económicos en Salud (MMUS\$)	Ahorros económico por la reducción de GEI (MMUS\$)	Ahorros totales (MMUS\$)
Taxi a Gasohol Pre Euro por Euro 4	40,2	0	40.2
Taxi a Gasohol Pre Euro por GNV	41,9	9.9	51.7
Taxi a Gasohol Pre Euro por Eléctrico	45,0	74.5	119.5
Bus a Diésel Pre Euro por Euro 4	146,5	0	146.5
Bus Diésel Pre Euro por GNV	164,7	1.4	166.1
Bus Diésel Pre Euro por Eléctrico	171,8	27.8	199.6
Camión a Diésel Pre Euro por Euro 4	44,0	15.1	59.1

Fuente: Elaboración propia (2019).

Es preciso indicar, que los ahorros totales (en salud y sociales) mostrados en el Cuadro 5, dependerán de si el monto a invertir anualmente en cada programa, con base en la referencia de número de vehículos tratados, de acuerdo al Cuadro 5. Asimismo, de las tecnologías de motorización con los que estos hayan sido sustituidos.

No debe perderse de vista, que respecto a la contaminación del aire principalmente proveniente del parque automotor:

- **Hasta 5 071 admisiones hospitalarias al año** (por afecciones respiratorias y cardiovasculares) son atribuibles a la contaminación del aire.

- En lo que se refiere a mortalidad, **1 657 muertes al año son atribuibles a la contaminación del aire.**

En ambos casos, **la contaminación del aire está principalmente vinculada a las emisiones del parque automotor obsoleto (mayor a 15 años de antigüedad)**, como lo demuestra la gráfica 12 de la presente exposición de motivos. **En razón al problema de salud altamente significativo descrito, urge aprobar un marco normativo** que promueva el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor.

En adición a ello, se ha estimado que, para el periodo de evaluación del proyecto, podrían evitarse hasta 563 muertes prematuras y reducirse las admisiones hospitalarias (por afecciones respiratorias y/o cardiovasculares atribuibles a la contaminación del aire) en el orden de hasta 1690 admisiones hospitalarias menos.

De igual manera, la medida contribuye al cumplimiento de las recomendaciones del Estudio de Desempeño Ambiental de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) como la recomendación 28 que recomienda "Invertir en el diseño y construcción de sistemas de transporte público eficientes y promover el uso de modos de transporte distintos al automóvil". Adicionalmente, la medida también contribuye al cumplimiento de varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Estos efectos contribuyen directamente al objetivo prioritario 9 (OP9) de la Política Nacional de Competitividad y Productividad, el cual propone "promover la sostenibilidad ambiental en la operación de actividades económicas".

En el marco de los logros del GTM-NDC, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) elaboró la programación tentativa del sector transporte compuesto de nueve (9) medidas de mitigación. Dichas medidas se enmarcan en las políticas, programas, planes y proyectos del sector, tales como la promoción del transporte sostenible y la mejora de la infraestructura vial. Una de las medidas de mitigación propuestas es "Programa Nacional de Chatarreo y renovación vehicular", la cual busca lograr la salida del mercado (circulación) del parque vehicular antiguo. En una primera etapa, la medida considera solo a las unidades para el transporte de carga, debido a que es la flota vehicular que se encuentra más próxima al final de su vida útil (20 años).

Por otro lado, la medida del Programa de Chatarreo contribuye a la competitividad de las distintas actividades económicas, al reducir el tiempo de viaje, costos operativos en combustibles y uso eficiente de la energía. Asimismo, la reducción del parque automotor obsoleto (algunas unidades no serán renovadas por la mayor eficiencia de nueva flota) reduce la congestión, en la práctica liberando y permitiendo un uso más eficiente de la infraestructura vial existente.

4.1 Costos potenciales

Los potenciales costos de la elaboración y ejecución del bono de chatarreo sería el pago en que incurre el Estado al pagar el bono de chatarreo de los vehículos que participen en el proceso de chatarreo, la institucionalidad de estos esquemas de incentivos, la implementación de los mecanismos administrativos y de supervisión de los mismos, el tiempo que el dueño del vehículo deja de percibir ingresos en caso de renovación. Sin embargo, en tanto la determinación de los incentivos económicos se realizará vía Decreto Supremo, estos se mantendrán dentro de las disposiciones presupuestales del periodo fiscal correspondiente.

El presente Decreto de Urgencia, para el año fiscal 2020 se financiará con cargo a los recursos de la reserva de contingencia (a que se refiere el artículo 53 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto).

V. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL:

El dispositivo que se propone está enmarcado en el régimen de excepción Constitucional, que forma parte de las atribuciones del Presidente de la República y se ejecuta a través del Poder Ejecutivo, en este contexto tal y como se ha señalado en el presente Decreto de Urgencia permite la determinación clara de las funciones y atribuciones de cada una de las instituciones involucradas en la regulación de la materia y el funcionamiento del chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, como son: el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA), la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y las Municipalidades Provinciales.

Asimismo, cubre un vacío legal vinculado al retiro y renovación del parque automotor obsoleto altamente contaminante y alto nivel de inseguridad vial

En tal sentido, no colisiona con el ordenamiento jurídico vigente y por el contrario innova llenando vacíos en el ordenamiento jurídico.



A handwritten signature in dark ink, consisting of a large, stylized letter 'Q' followed by a smaller mark.

MUNICIPALIDAD
DE INDEPENDENCIA

Acuerdo N° 303 y Ordenanza N° 000399-2019-MDI.- Ordenanza que establece la vigencia de los Importes de los Arbitrios Municipales de Limpieza Pública, Parques y Jardines y Serenazgo aprobados en la Ordenanza N° 365-2017-MDI con el reajuste del Índice de Precios al Consumidor para el Ejercicio 2020

MUNICIPALIDAD
DE LOS OLIVOS

Acuerdo N° 302 y Ordenanza N° 514-CDLO.- Régimen Tributario de los Arbitrios Municipales de Recolección de Residuos Sólidos, Barrido de Calles, Parques y Jardines y Serenazgo en el distrito de Los Olivos para el periodo 2020

PODER EJECUTIVO

DECRETO DE URGENCIA
N° 029-2019

DECRETO DE URGENCIA QUE
ESTABLECE INCENTIVOS PARA EL
FOMENTO DEL CHATARREO

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el artículo 135 de la Constitución Política del Perú, durante el interregno parlamentario, el Poder Ejecutivo legisla mediante decretos de urgencia de los que da cuenta a la Comisión Permanente para que los examina y los eleva al Congreso, una vez que éste se instale;

Que, mediante Decreto Supremo N° 165-2018-PCM, Decreto Supremo que disuelve el Congreso de la República y convoca a elecciones para un nuevo Congreso, se revocó el mandato parlamentario de los congresistas, manteniéndose en funciones la Comisión Permanente;

Que, la calidad del aire es un factor relevante en el derecho fundamental de las personas a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida;

Que, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible establece como Objetivo de Desarrollo Sostenible 11: "Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles", objetivo dentro del cual se contempla la meta 11.6, la cual busca reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire;

Que, 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, en lo que respecta a la gestión de la calidad del aire, recomiendan, entre otros aspectos, promover el chatarreo de vehículos viejos que todavía están en uso, como medida de reducción de emisiones;

Que, en virtud a la ratificación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC) mediante Resolución Legislativa N° 26185 en el año 1993, el Perú se comprometió como país signatario, a cumplir con las decisiones derivadas de la Conferencia de las Partes (COP) de la CMNUCC;

Que, en la Vigésima Primera Conferencia de las Partes de la CMNUCC (COP21) llevada a cabo en París el 12 de diciembre del 2015, se adoptó por unanimidad el Acuerdo de París, el cual tiene como objetivos: a) mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2°C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de temperatura a 1,5°C con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático; b) aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y fomentar la resiliencia climática y un desarrollo bajo en emisiones de gases de efecto invernadero en una manera que no amenace la producción alimentaria; y c) lograr que los flujos financieros sean consistentes con una trayectoria

que conlleve a un desarrollo bajo en emisiones y resiliente al clima;

Que, con fecha 22 de abril del 2016, el Perú suscribió el Acuerdo de París en el marco de la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU), ratificándolo mediante Decreto Supremo N° 058-2016-RE. De esta manera, se dio un mensaje clave sobre el compromiso del país respecto del 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 así poder 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;

Que, mediante acta de sesión del 09 de setiembre de 2019 de la Comisión Multisectorial para la Gestión de la Iniciativa del Aire Limpio para Lima y Callao e Informe N° 00283-2019-MINAM/VMGA/DGCA/DCAE, se aprobó el Diagnóstico de la Gestión de la Calidad del Aire de Lima y Callao, el cual indica que el 58% de las emisiones del material particulado menor a 2,5 micras (PM_{2.5}) proviene de las fuentes móviles;

Que, de conformidad con el referido Diagnóstico, el 65% de las emisiones vehiculares provienen de los vehículos Pre-Euro, es decir, de aquellos vehículos cuya antigüedad es mayor a 15 años, los cuales son los responsables de la mayor cantidad de emisiones atmosféricas del material particulado. Asimismo, las muertes atribuibles por la contaminación del aire en Lima y Callao, representan aproximadamente el 4% de la mortalidad total;

Que, además, la seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos destinados a la prevención de accidentes de tránsito o a la minimización de sus efectos, siendo su principal objetivo salvaguardar la integridad física, la vida y la salud de las personas que transitan por la vía pública, eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo;

Que, conforme al Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017 - 2021, aprobado por Decreto Supremo N° 019-2017-MTC, el cual contiene los componentes que estructuran las dimensiones temáticas y de trabajo de la Seguridad Vial, en concordancia con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas y las directivas metodológicas que exige el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico - CEPLAN, este tiene por objetivo "mejorar las condiciones de seguridad vial, principalmente a través de medidas preventivas y correctivas necesarias para reducir los niveles de riesgo y exposición de los usuarios de las vías, y de esta forma contribuir a garantizar a los ciudadanos igualdad de oportunidades para desarrollar su máximo potencial y el ejercicio efectivo de sus derechos humanos";

Que, la compleja problemática de la seguridad vial exige que las instituciones formulen e implementen de forma eficiente políticas y normas destinadas a reducir los altos niveles de accidentabilidad vinculados al servicio de transporte público de carga y del servicio de transporte de personas de ámbito nacional;

Que, por otro lado, en la actualidad existe un parque vehicular con un promedio de antigüedad de 15,5 años para el parque privado, y 22,5 años para el parque del servicio público de transporte de pasajeros y carga, observándose la permanencia de vehículos por encima de la antigüedad reglamentada en el servicio de transporte público, lo cual ocasiona severos perjuicios, como la generación de accidentes de tránsito, así como, atascos vehiculares por descomposturas en la vía pública, derivados de la alta probabilidad de fallas mecánicas de los vehículos y

alto porcentaje de emisiones de gases contaminantes y material particulado por su propia antigüedad;

Que, en tal sentido, considerando que la política del estado está orientada a mejorar la calidad del aire vinculada a la salud, a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero vinculados al cambio climático, así como mejorar las condiciones de seguridad vial, resulta necesario implementar medidas; tales como el chatarreo vehicular, que incentiven la renovación del parque automotor;

En uso de las facultades conferidas por el artículo 135 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo de dar cuenta a la Comisión Permanente para que lo examine y lo eleve al Congreso, una vez que este se instale;

DECRETA:

Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto establecer medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales que afectan a la salud pública, así como, contribuir a reducir la siniestralidad en las vías públicas y al resguardo de la seguridad vial.

Artículo 2.- Definiciones

Para efectos de la aplicación de este Decreto de Urgencia se entiende por:

2.1 Persona beneficiaria: Es la persona solicitante que acredita haber cumplido con los requisitos establecidos en el presente Decreto de Urgencia y su Reglamento, y por tanto se le ha otorgado el incentivo.

2.2 Chatarra: Residuo sólido obtenido del proceso de chatarreo de un vehículo.

2.3 Chatarreo: Proceso llevado a cabo por la Entidad de Chatarreo que consiste en desgazar, deshacer y desintegrar físicamente un vehículo, así como destruir todos los componentes del mismo hasta convertirlo en chatarra.

2.4 Entidad de Chatarreo: Persona jurídica, habilitada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargada del proceso físico de destrucción de vehículos.

2.5 Incentivo: Beneficio otorgado a los solicitantes, como resultado del Chatarreo de vehículos, pudiendo ser de carácter económico o no económico.

2.6 Planta de Chatarreo: Espacio físico en el cual se realiza el desguace, deshecho y desintegración física del vehículo, así como la destrucción de todos los componentes del mismo, hasta convertirlo en chatarra.

2.7 Programa de Chatarreo: Conjunto de reglas y mecanismos mediante los cuales se promueve el retiro y la renovación vehicular a nivel nacional conforme a lo establecido en este Decreto de Urgencia, su Reglamento y normas complementarias.

2.8 Solicitante: Persona propietaria del vehículo o su representante legal, que solicita acogerse al programa de chatarreo.

Artículo 3.- Entidades Públicas Competentes

3.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en su calidad de ente rector del sector Transportes y Comunicaciones, tiene las siguientes funciones:

3.1.1. Emitir las respectivas habilitaciones para operar como Entidad de Chatarreo.

3.1.2. Dictar las normas complementarias para la aplicación de lo establecido en el presente Decreto de Urgencia, en las materias de su competencia.

3.1.3. Establecer los lineamientos generales para la determinación del incentivo económico a otorgar, así como los mecanismos de su entrega, en coordinación con las entidades competentes.

3.1.4. Administrar, gestionar y monitorear la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarizados, la cual forma parte del Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT).

3.1.5. Planificar, formular, aprobar y administrar los Programas de Chatarreo en el ámbito de sus

competencias, en coordinación con el Ministerio del Ambiente.

3.1.6. Emitir opinión previa favorable para la creación de Programas de Chatarreo que presenten las municipalidades provinciales, en caso soliciten acogerse a el presente Decreto de Urgencia.

3.1.7. Articular con los diferentes sectores y actores el cumplimiento de los objetivos del presente Decreto de Urgencia. Esto incluye a las Municipalidades Provinciales, en el ámbito de sus competencias.

3.1.8. Monitorear y evaluar el cumplimiento de los Programas de Chatarreo creados en el marco del presente Decreto de Urgencia.

3.2 La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), como entidad encargada de normar, supervisar, fiscalizar y sancionar, de acuerdo a sus competencias, los servicios complementarios, los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional, tiene las siguientes funciones:

3.2.1. Fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Decreto de Urgencia, su Reglamento y normas complementarias, para lo cual puede contratar entidades especializadas o celebrar convenios con entidades públicas.

3.2.2. Imponer sanciones por la comisión de infracciones administrativas, así como medidas preventivas, correctivas y provisionales a las Entidades de Chatarreo, solicitantes o beneficiarios, según corresponda.

3.3 El Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) en su calidad de ente rector del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental (SINEFA) es el encargado de impulsar, promover y asegurar el cumplimiento de la normativa ambiental en los agentes económicos que tiene las siguientes funciones:

3.3.1. Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones ambientales contenidas en el Instrumento de Gestión Ambiental, así como el correcto manejo de los residuos sólidos dentro de las plantas de chatarreo conforme se establece en el Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos y sus modificatorias.

3.3.2. Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones ambientales previstas en el presente Decreto de Urgencia, su Reglamento y normas complementarias, así como de los mandatos o disposiciones emitidos por el OEFA. Asimismo, el OEFA, en el ámbito de sus competencias, se encarga de aplicar las sanciones previstas en el artículo 136 de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente.

3.4 La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) como organismo competente para planificar, regular, gestionar, supervisar, fiscalizar y promover la eficiente operatividad del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao tiene las siguientes funciones:

3.4.1. Planificar, formular, aprobar los Programas de Chatarreo en el ámbito de sus competencias, previa opinión favorable por parte del MTC.

3.4.2. Administrar los Programas de Chatarreo en el ámbito de su competencia territorial.

3.4.3. Consolidar y remitir al MTC la información de los Programas de Chatarreo en la forma señalada en el Reglamento y en las disposiciones complementarias que dicho Ministerio emita.

3.4.4. Evaluar periódicamente los resultados obtenidos del Programa de Chatarreo.

3.5. Las Municipalidades Provinciales tienen las siguientes funciones:

3.5.1. Planificar, formular, y aprobar los Programas de Chatarreo en el ámbito de sus competencias, previa opinión favorable por parte del MTC, en caso que solicite acogerse al presente Decreto de Urgencia.

3.5.2. Administrar los Programas de Chatarreo en el ámbito provincial.

3.5.3. Consolidar y remitir al MTC la información de los Programas de Chatarreo en la forma señalada en el

Reglamento y en las disposiciones complementarias que dicho ministerio emita.

3.5.4. Evaluar periódicamente los resultados obtenidos del Programa de Chatarreo.

Artículo 4.- **Habilitación de las Entidades de Chatarreo**

4.1 Las Entidades de Chatarreo tienen la calidad de entidad prestadora de servicios complementarios, y como tales, se encuentran sujetas a lo establecido en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

4.2 Previa a la habilitación emitida por el MTC para constituirse como entidad de chatarreo, las empresas son habilitadas para las operaciones de valorización a través de su inscripción en el Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos a cargo del Ministerio del Ambiente.

4.3 Los requisitos, condiciones, impedimentos, así como las obligaciones para solicitar la habilitación de las referidas entidades, se establecen en el Reglamento del presente Decreto de Urgencia.

4.4 En el marco de lo establecido en este artículo, las sanciones por la comisión de infracciones administrativas, así como la imposición de medidas preventivas, correctivas, provisionales, son establecidas en el Reglamento del presente Decreto de Urgencia.

4.5 Las Entidades de Chatarreo deben contar con el instrumento de gestión ambiental aprobado por la Autoridad Ambiental Competente previo a la ejecución de actividades.

Artículo 5.- **Regulación referente a la Planta de Chatarreo**

Las condiciones de infraestructura y equipamiento de la Planta de Chatarreo son establecidas en el Reglamento de este Decreto de Urgencia.

Artículo 6.- **Condiciones y requisitos para Programas de Chatarreo**

6.1 Las condiciones, requisitos y procedimientos para la creación y aprobación de los Programas de Chatarreo serán establecidas en el Reglamento del presente Decreto de Urgencia.

6.2 Los Programas de Chatarreo se diferencian en términos de la o las categorías de vehículos admisibles en cada uno de ellos, su antigüedad, el tipo de servicio provisto, así como las reglas particulares que los constituyen.

6.3 Para acogerse a los Esquemas de Incentivo para el Chatarreo el propietario del vehículo deberá suscribir con la Entidad de Chatarreo un contrato de cesión de derechos para que esta solicite ante la SUNARP, en representación del propietario, el retiro definitivo del vehículo del Registro de Propiedad Vehicular; así como para que se otorgue a la Entidad de Chatarreo el monto obtenido por la venta de la chatarra.

Artículo 7.- **Incentivos**

Como parte de los Programas de Chatarreo, se establece el otorgamiento de beneficios a las personas propietarias de los vehículos, en la forma de incentivos pudiendo ser estos económicos y/o no económicos, los cuales son detallados en el Reglamento de este Decreto de Urgencia.

Artículo 8.- **Condiciones para acceder a los incentivos para el Chatarreo**

8.1 Únicamente pueden acceder a los incentivos previstos en los Programas de Chatarreo, las personas solicitantes que acrediten, como mínimo, las siguientes condiciones respecto del vehículo:

8.1.1 Que el vehículo se encuentre inscrito a su nombre en el registro de propiedad vehicular de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP).

8.1.2 Que el vehículo cuente con Tarjeta de Identificación Vehicular.

8.1.3 En el caso de vehículos que presten al servicio de transporte público de personas y mercancías, el

número de chasis y de motor coinciden con los números consignados en la Tarjeta de Identificación Vehicular.

8.1.4 Que el vehículo está en funcionamiento y en capacidad de llegar a la Planta de Chatarreo por su propia propulsión.

8.1.5 Que el vehículo cuente con los componentes mecánicos y estructurales completos, los cuales son establecidos en el Reglamento.

8.2 El Reglamento puede incorporar condiciones adicionales, acorde con las necesidades de cada Programa de Chatarreo específico, en conjunción con la naturaleza de los vehículos, a ser incorporados en cada programa, así como para aquellos que se les haya impuesto algún gravamen.

8.3 El MTC, la ATU o las Municipalidades Provinciales, según corresponda, verifican el cumplimiento de los requisitos correspondientes, previamente al otorgamiento de los incentivos económicos de acuerdo al artículo 9 de este Decreto de Urgencia.

Artículo 9.- **Otorgamiento de los incentivos económicos**

9.1 Autorízase al MTC a entregar los incentivos económicos, en calidad de subvenciones, indicados en el artículo 7, a los solicitantes que cumplen con las condiciones previstas en el presente Decreto de Urgencia y su Reglamento.

9.2 Dichas subvenciones se aprueban mediante resolución del titular del pliego Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para lo cual se requiere el informe favorable de su oficina de presupuesto o la que haga sus veces. La resolución del titular del pliego se publica en el diario oficial El Peruano, la facultad de aprobar las referidas subvenciones puede ser delegada.

Artículo 10.- **Priorización de los incentivos**

Los Programas de Chatarreo que se implementen se dirigen de forma prioritaria a los mercados de transporte en los que exista un alto nivel de externalidades negativas vinculadas a contaminación, congestión e inseguridad vial, así como a la mejora de los sistemas de transporte, en concordancia con lo establecido en el párrafo 6.2 del artículo 6 y el párrafo 7.3 del artículo 7 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Artículo 11.- **Priorización del destino de los vehículos destruidos**

Los Programas de Chatarreo priorizan la recuperación y la valorización material y energética de los residuos (reutilización, reciclaje, coprocesamiento, entre otros) siempre que se garantice la protección de la salud y del ambiente de conformidad con lo establecido en el artículo 37 del Decreto Legislativo N° 1276, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos.

Artículo 12.- **Financiamiento**

12.1 La implementación de lo establecido en este Decreto de Urgencia se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas.

12.2 Los Programas de Chatarreo son financiados a través de una o más de las siguientes fuentes:

12.2.1 Recursos previstos en las Leyes Anuales de Presupuesto.

12.2.2 Cooperación nacional e internacional no reembolsable, en el marco de la normatividad vigente.

12.2.3 Donaciones.

Artículo 13.- **Plataforma Nacional de Vehículos Chatarizados**

Implementase la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarizados, la cual forma parte del Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT), cuya finalidad es consolidar toda la información que se genere a razón de los Programas de Chatarreo en los tres niveles de gobierno y el Registro de Vehículos Destruídos. La Plataforma Nacional de Vehículos Chatarizados y el Registro de Vehículos Destruídos son administrados por el MTC.

Artículo 14.- **Rendición de cuentas y control**

El MTC publica y actualiza, según corresponda, dentro de los primeros 15 días hábiles del mes de enero de cada

año, en su portal institucional, la relación de personas naturales y jurídicas beneficiarias de los incentivos a que se refiere el artículo 7 de este Decreto de Urgencia.

14.1 La Contraloría General de la República en el marco del Sistema Nacional de Control, verifica el cumplimiento de lo establecido en este Decreto de Urgencia.

Artículo 15.- Infracciones y sanciones

15.1 El incumplimiento de lo previsto en este Decreto de Urgencia y su Reglamento, constituye infracción administrativa, que se clasifica en leve, grave o muy grave, siendo aplicables las sanciones de multa entre 1 y 10 UIT, suspensión, cancelación e inhabilitación, según corresponda.

15.2 El Reglamento tipifica las infracciones administrativas, establece las medidas preventivas, correctivas y provisionales aplicables, así como la graduación de las sanciones, en concordancia con los principios de tipicidad, razonabilidad y proporcionalidad.

Artículo 16.- Refrendo

El Decreto de Urgencia es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, la Ministra de Economía y Finanzas, el Ministro de Transportes y Comunicaciones y la Ministra del Ambiente.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. Verificación del cumplimiento de requisitos

El Reglamento del presente Decreto de Urgencia establece las condiciones bajo las cuales se autoriza a otras entidades públicas o privadas para realizar la verificación de los requisitos exigidos en los Programas de Chatarrero, en el caso que las características de los mismos lo requieran.

Segunda. Reglamentación

El MTC emite el Reglamento del presente Decreto de Urgencia en un plazo de 30 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la fecha de su publicación, el cual será refrendado por los titulares del Ministerio del Ambiente y del Ministerio de Economía y Finanzas. El referido Reglamento regula el tratamiento técnico vehicular, así como los aspectos técnicos para la creación de los Programas de Chatarrero.

Tercera. Actualización del SINARETT

El MTC mantiene actualizado el Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT) para centralizar la data proveniente de los registros vehiculares en todos los ámbitos de operación, es decir, aquellos registrados en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para actividades de índole nacional y los registrados en los padrones de los gobiernos regionales y Municipalidades Provinciales.

Cuarta. Obligación de registro de información

Las autoridades de transporte de todos los niveles de gobierno se encuentran obligadas a registrar trimestralmente en el Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT), como mínimo la siguiente información:

- a) Las autorizaciones expedidas a los operadores de los servicios de transporte de su competencia, con indicación expresa de las rutas e itinerario que conforma su recorrido, cuando corresponda.
- b) Las habilitaciones de la flota vehicular, incluyendo el registro del número de certificado de inspección técnica vehicular y el número de la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito de cada vehículo.
- c) Las sanciones y medidas preventivas que se aplican a los operadores de transporte y conductores.

La información antes indicada se registra en línea de acuerdo a los lineamientos que para tal efecto emita el MTC.

Quinta. Financiamiento en el año fiscal 2020

Para el año fiscal 2020, la implementación de los Programas de Chatarrero se financia con cargo a los recursos a que se refiere el artículo 53 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de

Presupuesto Público, hasta por la suma de S/ 80 000 000,00 (OCHENTA MILLONES con 00/100 SOLES) en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios.

Sexta. Ámbito de aplicación del presente Decreto de Urgencia

Los programas de chatarrero aprobados por las Municipalidades Provinciales financiados con recursos propios, no requieren opinión previa favorable del MTC; sin embargo, se sujetan a los lineamientos técnicos que se aprueben en el Reglamento del presente Decreto de Urgencia.

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

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS
Presidente del Consejo de Ministros

FABIOLA MUÑOZ DODERO
Ministra del Ambiente

MARÍA ANTONIETA ALVA LUPERDI
Ministra de Economía y Finanzas

EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones

1038988-1

Nombran servidores contratados bajo el régimen laboral del D. Leg. N° 276 del Ministerio de Agricultura y Riego

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 0453-2019-MINAGRI

Lima, 18 de diciembre de 2019

VISTOS:

El Informe N° 239-2019-MINAGRI-OGGRH-ODTH de fecha 13 de diciembre de 2019 de la Oficina General de Gestión de Recursos Humanos; y el Informe Legal N° 1339-2019-MINAGRI-SGIDGAJ de fecha 17 de diciembre de 2019, de la Oficina General de Asesoría Jurídica; y,

CONSIDERANDO:

Que la Centésima Vigésima Novena Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30879, Ley de Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2019, dispone lo siguiente:

"Autorízase excepcionalmente, durante el año fiscal 2019, el nombramiento del personal administrativo contratado bajo el régimen del Decreto Legislativo 276, Ley de Bases de la Carrera Administrativa y de Remuneraciones del Sector Público, que a la fecha de vigencia de la presente Ley ocupa plaza orgánica presupuestada por un período no menor de tres (3) años consecutivos o cuatro (4) años alternados, previa verificación del cumplimiento de los perfiles establecidos por la normatividad pertinente para cada plaza, siempre que la entidad no haya aprobado su Cuadro de Puestos de la Entidad en el marco de la Ley 30057, Ley del Servicio Civil. El nombramiento se efectúa de conformidad con la normatividad vigente y se registra en el aplicativo informático de la Planilla Única del Sector Público."

Que, de acuerdo con el artículo 6 y el inciso a) del artículo 11 del Decreto Legislativo N° 1023, que crea la Autoridad Nacional del Servicio Civil - SERVIR, rectora del Sistema Administrativo de Gestión de Recursos Humanos, SERVIR tiene la potestad normativa para dictar normas y directivas relacionadas a la gestión de recursos humanos del Estado;