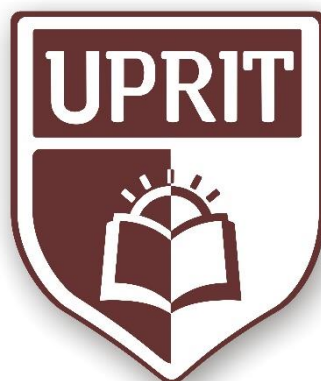


**UNIVERSIDAD PRIVADA DE TRUJILLO
FACULTAD DE DERECHO
CARRERA PROFESIONAL DE DERECHO**



TESIS PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE ABOGADO

**“EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y SU
CONVENIENCIA POR GRAVAR SÓLO A LOS VEHÍCULOS
MOTORIZADOS CON UNA ANTIGÜEDAD NO MENOR DE DIEZ
AÑOS”**

COAUTORAS:

JONY LUZ ALARCON CARDENAS

LUZ IRENE SAC ALARCON

ASESOR:

ABOG. RENATO ALFREDO MELÉNDEZ VALLE

TRUJILLO – PERÚ

2021

HOJA DE FIRMAS

Presidente

Jurado 01

Jurado 02

DEDICATORIA

*A todos aquellos que nos impulsan
a seguir investigando la ciencia del
Derecho.*

AGRADECIMIENTO

*Mi agradecimiento a todas las
personas que colaboraron en la
realización de la presente
investigación.*

PRESENTACIÓN

Señores Miembros del Jurado:

En mérito al Reglamento de la Universidad Privada de Trujillo, cumplo con poner a vuestro ilustrado criterio la Tesis titulada: **“EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y SU CONVENIENCIA POR GRAVAR SÓLO A LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS CON UNA ANTIGÜEDAD NO MENOR DE DIEZ AÑOS”**, con el propósito de obtener el TITULO DE ABOGADO.

La presente Tesis ha sido elaborada considerando los procedimientos utilizados por la investigación científica, buscando hacer un análisis detallado sobre la conveniencia de modificar el Impuesto al Patrimonio Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono.

En la realización de esta investigación, han contribuido los conocimientos recibidos en las aulas universitarias, que motivaron mis inquietudes por este tema, sistematizando los principales conceptos involucrados con respecto al tema de investigación; esperando así mismo sepan disculpar las limitaciones que en el se presentan.

JONY LUZ ALARCON CARDENAS

LUZ IRENE SAC ALARCON

ÍNDICE DE CONTENIDO

I.	INTRODUCCIÓN	
1.1.	Realidad problemática	01
1.2.	Formulación del problema	02
1.3.	Justificación del problema	02
1.4.	Objetivos	03
1.4.1.	Objetivo general	03
1.4.2.	Objetivo específico	03
1.5.	Antecedentes	03
1.6.	Bases teóricas	04
1.6.1.	Antecedentes	04
1.6.2.	Bases teóricas	04
1.7.	Definición de términos básicos	14
1.8.	Formulación de hipótesis	14
1.8.1.	Planteamiento de la hipótesis	14
1.9.	Propuesta de aplicación profesional	14
II.	MATERIAL Y MÉTODOS	
2.1.	Materiales	15
2.2.	Material de estudio	15
2.3.	Técnicas, procedimientos e instrumentos	15
2.4.	Operacionalización de variables	17
2.5.	Tipo de diseño de investigación	17
III.	RESULTADOS	17
IV.	DISCUSIÓN	18
V.	CONCLUSIONES	19
VI.	RECOMENDACIONES	20
VII.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	21
VIII.	ANEXOS	22

RESUMEN

El presente trabajo titulado **“EL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR Y SU CONVENIENCIA POR GRAVAR SÓLO A LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS CON UNA ANTIGÜEDAD NO MENOR DE DIEZ AÑOS”**, parte planteándose el siguiente problema: ¿Será conveniente modificar el Impuesto al Patrimonio Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono?, y determinando como hipótesis que, *“Sí es conveniente modificar el Impuesto al Patrimonio Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono”*.

Dentro de los objetivos, el Autor plantea determinar si será conveniente modificar el Impuesto al Patrimonio Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono; así como, conocer y analizar el impuesto al patrimonio vehicular en la doctrina y legislación, determinar los efectos tributarios sobre la propuesta de modificar el impuesto al patrimonio vehicular, Identificar los efectos positivos y/o negativos que generaría la modificación del impuesto al patrimonio vehicular, y encontrar y analizar la relación entre la modificación el Impuesto al Patrimonio Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, y el incentivo a renovar el parque automotor, así como la reducción de emisión de dióxido de carbono.

Dentro de los resultados hallados en la presente investigación, encontramos que sería conveniente efectuar la modificatoria propuesta, puesto que generará grandes beneficios a la población, tales como: renovación del parque automotor, disminución del dióxido de carbono, etc.

ABSTRACT

The present work entitled **“THE TAX ON VEHICLE HERITAGE AND ITS CONVENIENCE FOR TAXING ONLY TO MOTOR VEHICLES WITH AN ANTIQUITY NOT LESS THAN TEN YEARS”**, starts with the following problem: Will it be appropriate to modify the Vehicle Assets Tax so that only motorized vehicles with an age of not less than five years pay, in order to encourage renewal of the automotive fleet and reduce the emission of carbon dioxide ?, and determining as a hypothesis that, “Yes, it is convenient to modify the Vehicle Equity Tax so that only motor vehicles with an age of not less than five years pay, in order to encourage the renewal of the automotive fleet and reduce the emission of carbon dioxide ”.

Within the objectives, the Author proposes to determine whether it will be convenient to modify the Vehicle Equity Tax so that only motor vehicles with an age of not less than five years pay, in order to encourage the renewal of the automotive fleet and reduce the emission of carbon dioxide. carbon; as well as, to know and analyze the vehicle patrimony tax in the doctrine and legislation, determine the tax effects on the proposal to modify the vehicle patrimony tax, Identify the positive and / or negative effects that the vehicle patrimony tax modification would generate, and find and analyze the relationship between the modification of the Vehicle Patrimony Tax so that only motor vehicles with an age of not less than five years pay, and the incentive to renew the car fleet, as well as the reduction of carbon dioxide emission.

Among the results found in the present investigation, we find that it would be convenient to carry out the proposed modification, since it will generate great benefits to the population, such as: renewal of the car fleet, reduction of carbon dioxide, etc.

I. INTRODUCCIÓN.-

1.1. Realidad problemática:

La base imponible del impuesto está constituida por el valor original de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio, el que en ningún caso será menor a la tabla referencial que anualmente debe aprobar el Ministerio de Economía y Finanzas, considerando un valor de ajuste por antigüedad del vehículo; siendo sujetos pasivos, en calidad de contribuyentes, las personas naturales o jurídicas propietarias de los vehículos señalados en párrafos precedentes.

En este orden de ideas, la norma establece que los contribuyentes están obligados a presentar declaración jurada de forma anual, hasta el último día hábil del mes de febrero, salvo que la Municipalidad competente establezca una prórroga; cuando se efectúe cualquier transferencia de dominio (en estos casos, la declaración jurada debe presentarse hasta el último día hábil del mes siguiente de producidos los hechos); y, cuando así lo determine la administración tributaria para la generalidad de contribuyentes y dentro del plazo que determine para tal fin.

Asimismo, los contribuyentes podrán cancelar el impuesto vehicular al contado, hasta el último día hábil del mes de febrero de cada año; o en forma fraccionada, hasta en cuatro cuotas trimestrales. Por consiguiente, el titular de un vehículo nuevo motorizado, tendrá que cancelar el impuesto vehicular durante 3 años de forma consecutiva.

Nuestra legislación actualmente, dispone que el propietario pague un impuesto vehicular por la adquisición de un vehículo nuevo, generando con ello, un sobre costo que debe estar presupuestado; es decir, que no solo se deberá pagar el costo del vehículo, sino que además, el titular del bien en mención, deberá cancelar el 1% aplicable sobre el valor del vehículo por 3 años; no obstante, transcurrido dicho periodo, el titular del bien no se encuentra obligado a cancelar el impuesto vehículo.

Cabe señalar, que en nuestro país, existe un parque automotor antiguo, contribuyendo a incrementar los niveles de contaminación del aire, perjudicando de manera directa a la gran mayoría de la población.

Por ejemplo, los índices de contaminación ambiental en la ciudad de Trujillo en determinadas horas del día están, pasando 2 a 3 veces lo que recomiendan las Naciones Unidas, considerados como tolerable y eso es toda consecuencia de la contaminación por gases de los vehículos.

La ciudad de Trujillo es un ejemplo desmesurado del ingreso a partir de los años 90 de automóviles usados, tanto para el transporte público, como para uso privado, lo que según la Unión Nacional de Transportistas de Perú ha provocado un incremento en los accidentes de tránsito y también una elevada contaminación del aire.

En este contexto, es importante determinar si el pago del impuesto vehicular debería ser pagado por los propietarios de vehículos antiguos, cuyo efecto podría generar la renovación del parque automotor, disminución en la contaminación del aire y otros factores positivos que serán materia de investigación. Un vehículo nuevo, donde su titular posee la obligación de cancelar el impuesto en mención, no produce a gran escala una contaminación ambiental como si lo hacen los vehículos antiguos; consecuentemente, se determinará la conveniencia de modificar la norma actual, a fin de que los vehículos antiguos se encuentren obligados de pagar un impuesto vehicular.

1.2. Formulación del problema:

¿Será conveniente modificar el Impuesto al Patrimonio Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono?

1.3. Justificación del problema:

En nuestro país, el índice de contaminación ambiental es alto y uno de sus factores es por la emisión de dióxido de carbono de los vehículos motorizados, en especial unidades con antigüedad no menor a 10 años; en este contexto, obligar a los propietarios de dichos vehículos, podría generar una renovación del parque automotor y la reducción de emisión de dióxido de carbono, sustancia perjudicial que contribuye en la contaminación del medio ambiente. Por lo tanto, la presente investigación servirá para determinar si es conveniente modificar el impuesto vehicular en el Perú.

1.4. Objetivos:

1.4.1. Objetivo general:

Determinar si será conveniente modificar el Impuesto al Patrimonio Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono.

1.4.2. Objetivo específico:

- Identificar en la doctrina y legislación peruana sobre el impuesto al patrimonio vehicular.
- Determinar los efectos tributarios sobre la propuesta de modificar el impuesto al patrimonio vehicular.
- Identificar los efectos positivos y/o negativos que generaría la modificación del impuesto al patrimonio vehicular.

- Encontrar y analizar la relación entre la modificación el Impuesto al Patrimonio Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, y el incentivo a renovar el parque automotor, así como la reducción de emisión de dióxido de carbono.

1.5. Antecedentes:

Durante la averiguación y/o estudio del presente tema, no se encontró casos similares a la presente investigación.

Existe un proyecto de ley N°3798-2009-CR. DENOMINADO “LEY MARCO DE TRIBUTACION AMBIENTAL”

1.6. Bases teóricas:

1.6.1. Antecedentes:

EL IMPUESTO VEHICULAR: En la doctrina y legislación:

Los impuestos patrimoniales tienen como finalidad gravar las manifestaciones de riqueza.

1.6.2. Bases teóricas:

A. HIPÓTESIS DE INCIDENCIA¹.-

i. Aspecto objetivo:

Estamos aquí frente a una violación del principio constitucional de **No Confiscatoriedad de los Impuestos (art. 74º de la Constitución)**, por parte de los legisladores; al determinar que el objeto del impuesto no sea la **"capacidad contributiva de las personas expresada en la propiedad de vehículos nuevos como signo exterior de riqueza"**; sino en gravar la propiedad de cualquier vehículo en forma indiscriminada con respecto al año de fabricación.

ii. Aspecto subjetivo.-

El aspecto subjetivo está referido a los sujetos que intervienen en la relación tributaria y son 2:

El sujeto pasivo o deudor tributario o contribuyente, es el que está obligado y realiza la prestación tributaria. En el impuesto al patrimonio vehicular está dado por la persona natural y/o jurídica propietaria del vehículo: automóvil, camioneta, station wagon, camiones, buses, y omnibuses (art. 31º del D.S. 156-2004-EF).

¹ Contratación Administrativa. (2020). Recuperado 26 de enero de 2020, de contratoadministrativopublico.blogspot.com/ website: <https://contratoadministrativopublico.blogspot.com/2012/02/monografia-sobre-impuesto-al-patrimonio.html>

iii. Aspecto temporal.-

¿Cuándo se grava? o en que momento de producido el hecho económico es que nace la obligación tributaria; por ende, se deberá verificar cuando se inscribió el vehículo en SUNARP.

iv. Aspecto espacial.-

¿Dónde se grava? o el lugar o espacio o territorio donde se producen los hechos económicos gravados. Por consiguiente, es la municipalidad provincial el competente dependiendo el lugar de inscripción del vehículo automotor.

B. Hecho imponible.-

Es el hecho económico en el cual se realizan los presupuestos de hechos previstos en la ley, y por cada uno de los aspectos descritos en el numeral anterior: el aspecto objetivo, subjetivo, espacial y temporal; por consiguiente, se produce el **nacimiento de la obligación tributaria**.

C. Nacimiento de la obligación tributaria.-

La obligación tributaria nace cuando se realiza el hecho previsto en la ley, como generador de dicha obligación (art. 2º del Código Tributario). Es decir, cuando se genera el hecho imponible o acaecimiento en la realidad de los presupuestos de hecho contemplados en la ley.

D. Monto imponible.-

El monto imponible o base imponible es la magnitud o cuantía expresada en dinero, del hecho económico susceptible de ser conceptuado como "capacidad contributiva tributaria" de la persona natural y/o jurídica.

E. Tasa o alícuota imponible.-

La tasa o alícuota imponible es el factor expresado en porcentaje que se aplicará a la base imponible para la determinación del tributo a pagar.

En el presente impuesto analizado, es de 1% anual sobre el monto imponible; el cual no será menor al 1.5% anual del valor de la UIT, para el año declarado.

F. Cuantía del tributo.-

En el Impuesto al Patrimonio Vehicular, está dado por el valor del vehículo sustentado en el comprobante de pago respectivo multiplicado por el 1%. Este es el impuesto anual a pagar.

G. Inafectación.-

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 37° de la Ley de Tributación Municipal, se encuentran inafectos al pago del impuesto.

H. EL MEDIO AMBIENTE:

Se estima que en el Perú, el 70% de la contaminación del aire es provocada por las emisiones vehiculares, es decir por fuentes móviles, quedando el 30% restante a las fuentes fijas, incendios forestales o quema de materia orgánica u otros.

Las enfermedades respiratorias, principalmente en niños y ancianos, representan para todos los países de Latinoamérica un costo elevado en la salud, la economía y la ecología. Los presupuestos que estos países destinan para contrarrestar las causas de mortalidad y morbilidad provocadas por las enfermedades respiratorias son sumamente elevados.

Existe además un costo intangible relacionado con las emisiones vehiculares y es el hecho de que representan un incremento en el consumo de combustible y de divisas. Esto no es comprendido por los propietarios de vehículos automotores, sobre todo en los sistemas de transporte urbano.

El Gobierno, consciente de dichos costos y de la reducción de la calidad de vida de la población, realizan gestiones que conlleven a la reducción de la contaminación del aire por fuentes móviles, además desarrollan programas de monitoreo de la calidad del aire para soportar las normativas tendientes a la disminución de dicha contaminación.

La implementación de LMPs de emisiones de gases, humos, partículas y de ruido, así como la implementación de programas obligatorios de Revisión Técnica e Inspección y Mantenimiento,

conlleven la reducción de la contaminación atmosférica y el mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Con la disminución de emisiones de Monóxido de Carbono (CO), Hidrocarburos (HC) y Partículas se mejora sustancialmente la calidad del aire y las condiciones de salud.

La implementación de LMPs debe acompañarse con programas paralelos de mejoramiento de combustibles que permitan aprovechar los avances tecnológicos en lo que se refiere a vehículos equipados con sistemas de control de emisiones y control electrónico de la alimentación de combustible.

Un programa de Revisión Técnica y de Inspección y Mantenimiento fracasará, si no es acompañado por controles aleatorios en carretera por parte de las autoridades competentes. Asimismo deben realizarse campañas de concientización de la población y de educación ambiental, esto dará un beneficio a mediano y largo plazo.

La capacitación constituye también un factor importante en el éxito de los programas de Revisión Técnica y de Inspección y Mantenimiento y garantizan el cumplimiento de los LMPs de emisiones. Es urgente la capacitación y actualización de los mecánicos y técnicos, así como también de los elementos designados para los controles en carretera. La actualización y refuerzo en equipamiento e información técnica de las escuelas vocacionales relacionadas con el sector automotor, es también un factor importante en este tipo de iniciativas. La actualización tecnológica curricular de los programas de educación formal debe ser un elemento que no puede posponerse.

I. EL DIÉSEL Y LA CONTAMINACIÓN.-

Los motores diésel son altamente peligrosos, sobre todo en países como el nuestro, donde no existen reglamentaciones o donde no se hacen cumplir las mismas.

La principal sustancia emitida por estos gases es el CO, o monóxido de carbono, el cual es un tóxico violento. Por otro lado, los hidrocarburos no quemados o evaporados, los óxidos de nitrógeno y los dióxidos de azufre atacan las vías respiratorias. Las partículas de carbono por su parte, pueden ser cancerígenas.

J. LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES.-

Estas normas establecen los límites máximos permisibles de emisiones (LMPs) de contaminantes a la atmósfera, generadas por los vehículos livianos importados, nuevos, equipados con motores de encendido por chispa y motores diésel.

Estas normas son aplicables en todo el territorio nacional, en lo relativo a la prevención y control de la contaminación atmosférica generada por las emisiones, en cualquier estado de agregación de la materia, provocada por los vehículos livianos importados, nuevos o usados, equipados con motores de encendido por chispa y motores diésel.

K. EL MERCADO PERUANO DE AUTOMÓVILES LIVIANOS².-

² <https://www.minam.gob.pe/calidadambiental/wp-content/uploads/sites/22/2014/07/SEGUIMIENTO-AMBIENTAL-DEL-MERCADO-AUTOMOTRIZ-PERUANO-final.pdf>

El mercado peruano de automóviles livianos y medianos ha experimentado una transformación muy importante los últimos cinco años, reflejada en un crecimiento muy sustancial de las ventas anuales, una reducción dramática de la participación de las importaciones de vehículos de segunda mano y un aumento de la participación de mercado de los vehículos de mayor tamaño. Esta transformación está relacionada directamente con el crecimiento de la economía del país y con las optimizaciones de normativas y permite proyectar para los próximos años el término de la importación de vehículos usados, prevista originalmente para el 2012. El fin de la importación de vehículos de segunda mano abre una oportunidad enorme para avanzar hacia una mayor regulación del mercado de vehículos nuevos. Al final de la década, el parque vehicular superará los tres millones de unidades, por lo tanto se requiere de acciones que mitiguen los impactos ambientales y energéticos asociados. Disponer de diesel de 50 ppm de azufre en cuatro zonas urbanas del país ha sido un primer paso importante para regular el mercado, sin embargo se debe disponer de combustibles limpios (diesel y gasolina) a nivel nacional para avanzar hacia estándares más exigentes que permitan aprovechar las tecnologías más limpias y eficientes que están disponibles a nivel internacional.

El explosivo aumento de la flota vehicular también producirá un incremento de la demanda por petróleo que puede ser contenida mediante la promoción de vehículos más eficientes, lo que significará también mitigar el incremento de emisiones de gases de efecto invernadero del Perú. En esta línea de trabajo, recientemente Perú finalizó el proyecto denominado Planificación ante el Cambio Climático, orientado a evaluar la conveniencia para el país de orientarse en un desarrollo bajo en emisiones. Para el sector transporte se definieron 10 opciones de mitigación, las cuales incluyen medidas orientadas a establecer

estándares de emisión de CO₂ para vehículos livianos y a promover los vehículos más eficientes. La importancia de estos estudios de línea base radica en que permiten generar información valiosa para, la definición de estrategias en una primera instancia y para el seguimiento de los impactos de las medidas que se implementen en el largo plazo. Por la metodología empleada, esta información también permite comparar la situación actual del Perú respecto del contexto internacional y es valiosa en un mercado donde no existe información suficiente debido a la debilidad del proceso de homologación, basado en declaraciones juradas. La metodología que se ha empleado para estimar el rendimiento y las emisiones de CO₂.

Promedio del mercado automotriz peruano ha utilizado las ventas de vehículos nuevos por cada marca-modelo, proporcionada por el Asociación de Representantes Automotrices del Perú (ARAPER) y para la caracterización del consumo y emisiones de CO₂, se utilizaron las bases de datos de modelos homologados en Chile en Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. Los resultados de las emisiones promedio de CO₂ se presentan en gr/ km, según el ciclo NEDC, y el rendimiento en mpg (millas por galón) bajo el ciclo CAFE. Los principales resultados para el mercado automotriz peruano se pueden resumir de la siguiente forma: La emisión promedio de CO₂ para el mercado automotriz de vehículos livianos-medianos nuevos (2012) es de de 190,5 g/km, mientras que rendimiento promedio alcanza un valor de 32,9 mpg. Para el periodo de análisis (2006-2012) se observa una reducción de 9,2% de las emisiones promedio de CO₂ y un aumento del 8,6% en el rendimiento promedio del mercado de vehículos nuevos. Estos resultados deben ser tomados como referenciales porque el porcentaje de las ventas anuales que respalda las cifras, varía desde 67% para el año 2006 hasta el 92% el año 2012.

Al contrastar los resultados del mercado peruano con los principales mercados internacionales, se puede concluir que el rendimiento promedio es bajo: 32,9 mpg, lo cual es equivalente a decir que las emisiones promedio de CO₂ son altas: 190,5 g/ km. La meta de rendimiento de la Unión Europea para el año 2020, es 64,8 mpg (95 g/ km CO₂), lo que equivale al doble del rendimiento actual del mercado automotriz peruano. Esto plantea la oportunidad de establecer regulaciones e incentivos que permitan promover una mayor eficiencia en el consumo de combustibles para el Perú, de forma tal de avanzar gradualmente a estos niveles de rendimiento. Otros mercados como Japón, Corea y Estados Unidos, también se han dado metas similares a las de la Unión Europea, por lo tanto el establecer regulaciones para el mercado automotriz peruano, que no tiene fabricación propia de automóviles, producirá una mayor competencia por vehículos más eficientes y de menores emisiones. Este tipo de políticas genera importantes ahorros en el consumo de combustibles, con beneficios sociales netos por menor emisión de contaminantes atmosféricos, reducción de emisiones de CO₂ y ahorro de recursos, además de una mayor seguridad energética.

L. METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE EMISIONES DE CO₂ Y RENDIMIENTO.-

Para estimar el rendimiento y las emisiones de CO₂ promedio del mercado automotriz peruano se requiere contar con información base de las ventas de vehículos a nivel nacional por marca-modelo, además de los datos de rendimiento y emisiones individuales asociadas a cada marca-modelo de vehículo. Las ventas por cada modelo de automóvil se obtuvieron en base a la información proporcionada por el Asociación de Representantes Automotrices del Perú (ARAPER) de la cantidad de códigos de identificación de vehículos (VIN) entregados por cada empresa

distribuidora de automóviles. Por otra parte, las emisiones de cada uno de esos modelos se obtuvo de la base de datos de modelos homologados en Chile en Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. Toda esta información permitió elaborar una base de datos para el mercado peruano que contiene las ventas anuales, las emisiones y consumo de combustible para marca-modelo.

La emisión promedio de CO₂, que internacionalmente se expresa bajo el ciclo NEDC, se obtuvo mediante un promedio de las emisiones individuales de cada modelo ponderado por las ventas anuales de cada uno de esos modelos. En el mercado chileno, de donde se han tomado los datos para cada marca-modelo, los vehículos pueden ser homologados bajo dos normas, EURO y EPA. Por lo anterior, para la determinación de los parámetros bajo la norma EURO, que utiliza el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC), se debe homologar aquellos valores estimados bajo la norma EPA (ciclo FTP-75). Para homologar las emisiones de CO₂ bajo el ciclo NEDC, se usa la metodología generada por el ICCT2. Para el ajuste se consideraron los valores de emisión de CO₂ de los vehículos homologados bajo norma EPA.

M. EFECTO DE LA CONTAMINACIÓN EN EL PERÚ.-

Estudios realizados recientemente, dieron una cifra realmente preocupante para todos los peruanos, "13,500 muertos anuales por contaminación ambiental". Es una cifra alarmante para todos los que vivimos en el Perú.

La mayor cantidad de estas personas fallecen principalmente por infecciones respiratorias agudas y lo peor es que de los cuales

2,696 corresponden a menores de diez años. Diariamente 37 personas fallecen a causa de estas enfermedades y 7 de estas son menores de diez años.

Si bien es cierto, esta cifra es mayor a la de personas fallecidas por accidentes de tránsito, no dejan ambas de ser preocupantes.

Recientes estadísticas realizadas por el ministerio de Salud, basadas en la calidad del aire de Lima, demuestran que la calidad de este deja mucho que desear en relación a los niveles internacionales aceptables. De esta investigación, se obtuvo que en febrero se registraron en el aire altas concentraciones de nitrógeno y dióxido de azufre. En conclusión, nuestras lluvias son ácidas.

N. RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR.-

El objetivo es reducir los índices de accidentabilidad y mejorar la calidad del ambiente promoviendo la renovación del parque automotor con vehículos nuevos.

Asimismo, de acuerdo a la Ley N° 30536 “Ley que fomenta la renovación del parque automotor y la formalización en la venta de unidades inmatriculadas”, su objeto es fomentar la venta, a través de un sistema formal, de los vehículos inmatriculados por parte de las personas naturales con la finalidad de renovar el parque automotor y proteger el medio ambiente, así como combatir el lavado de activos en las transacciones de venta de vehículos usados, tal como lo dispone su artículo 1.

O. FOMENTO DEL CHATARREO.-

De acuerdo al Decreto Supremo N° 005-2021-MTC “Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo”, tiene como

objeto regular lo dispuesto en el Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

Su finalidad promover el retiro definitivo o la renovación 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 mejorar el sistema de transporte terrestre.

Es importante mencionar la presente norma, porque está relacionado con nuestra propuesta de tesis, por cuanto uno de los objetivos de la presente investigación es el incentivo a renovar el parque automotor, así como la reducción de emisión de dióxido de carbono.

Si se modifica el Impuesto al Patrimonio Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono, coadyuvaríamos a la ejecución del Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, y se ejecutaría los incentivos del programa de chatarreo vigente, tales como:

- Los económicos: Compensación económica no condicionada a la renovación del vehículo: entrega de un monto de libre disposición a la persona beneficiaria cuando esta opte por la modalidad de retiro vehicular; y, Compensación económica condicionada a la renovación del vehículo: entrega de un monto para renovar la unidad chatarreada por una más eficiente y ambientalmente amigable.

- Los no económicos: Otorgamiento de puntajes para procesos de selección dirigidos a la implementación de sistemas de transporte público. Para el otorgamiento de puntajes también se considera los vehículos que utilicen fuentes energéticas menos contaminantes; Acceso a programas de capacitación; otros que puedan determinarse dentro del proceso de chatarreo en el marco de los objetivos del Decreto de Urgencia N° 029-2019 en materia ambiental y seguridad vial.

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.

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;

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;

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;

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;

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;

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, 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;

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;

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”;

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;

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;

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

1.7. Definición de términos básicos.-

- El Impuesto al Patrimonio Vehicular, de periodicidad anual, grava la propiedad de los vehículos que no superen los 3 años.
- Los contribuyentes, son los propietarios de los vehículos.
- Base imponible del impuesto está constituida por el valor original de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio.

1.8. Formulación de Hipótesis.-

1.8.1. Planteamiento de la hipótesis:

Sí es conveniente modificar el Impuesto al Patrimonio Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono.

1.9. Propuesta de aplicación profesional:

En el presente caso, se busca que nuestra propuesta jurídica genere una renovación del parque automotor y la reducción de la contaminación del medio ambiente, siendo los vehículos automotores con una antigüedad mayor a 5 años quienes paguen el impuesto vehicular y no los vehículos nuevos.

II. MATERIAL Y MÉTODOS:

2.1. Materiales.-

N°	Concepto		Costo S/
1	Bienes	Libros, separatas	300.00
		Útiles de oficina	300.00
		Otros	200.00
2	Servicios	Fotocopiado	150.00
		Digitación	100.00

		Recolección de información	150.00
		Anillado	50.00
Total			1,250.00

2.2. Material de estudio:

2.2.1. Población:

La Libertad

2.2.2. Muestra:

Distrito y provincia de Trujillo.

2.3. Técnicas, procedimientos e instrumentos:

2.3.1. De recolección de información:

En esta parte de la Etapa de procesamiento, se utilizará las técnicas recolección, entre ellos, la técnica de Análisis de Contenido, con su instrumento: **la Razón** y la técnica de Recopilación de Casos, con su instrumento: **Casos**.

2.3.2. De procesamiento de información:

Los datos obtenidos mediante la aplicación de las técnicas e instrumentos referidos anteriormente, serán incorporados o ingresados al Microsoft Excel; y con él se harán los cruces que consideran las sub-hipótesis; y, con precisiones porcentuales, ordenamiento de mayor a menor, y cronológico, serán presentados como informaciones en forma de cuadros, gráficos, etc.

Presentación de los Resultados:

- Los resultados de la aplicación de las técnicas serán obtenidos oportunamente.

- Su presentación se efectuarán mediante el análisis de casos que obran en el Tribunal Fiscal, bajo la normatividad vigente; no obstante, hay que precisar, que en nuestra investigación no obra ningún caso a nivel nacional y por consiguiente, es materia de estudio.

2.4. Operacionalización de variables:

Variable Independiente	El Impuesto al Patrimonio Vehicular.	INDICADORES
		<ol style="list-style-type: none"> 1. Conceptualización. 2. Teorías sobre el impuesto al patrimonio vehicular. 3. Regulación del impuesto al patrimonio vehicular.
Variable Dependiente	Parque automotor.	INDICADORES
	El medio ambiente.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conceptualización. 2. Límites máximos permisibles de emisión de gases, humos y partículas para vehículos.

2.5. Tipo de diseño de investigación:

El diseño de investigación que se aplicará en la investigación será no experimental longitudinal, pues se busca explicar a través del tiempo si es conveniente la modificación del impuesto vehicular.

III. RESULTADOS:

Conforme al estudio y/o análisis realizado a las resoluciones obtenidas ante el Tribunal Fiscal, a través de su página web oficial sobre el pago del impuesto vehicular, se desprende que sólo se encontró casos relacionados al pago de dicho impuesto que grava la propiedad de los vehículos automotores con una antigüedad no mayor a tres años.

Es en ese sentido, que nuestra propuesta conlleva que los vehículos nuevos o cero kilómetros como comúnmente se les conoce, no paguen dicho impuesto por cuanto se ha demostrado que dichos vehículos son menos contaminantes y generan renovación en nuestro parque automotor.

Al considerar como un resultado positivo, procedemos a su discusión que se desarrollará en el siguiente numeral.

IV. DISCUSIÓN:

Nuestra propuesta, cuya finalidad es determinar si es conveniente modificar la normatividad relacionada al impuesto al patrimonio vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, nos conlleva a la renovación del parque automotor y la disminución de la contaminación del medio ambiente; ello responde a nuestra hipótesis, demostrándose así, que es importante modificar dicho impuesto relacionado a la antigüedad de éstos para cumplir con los objetivos propuestos.

Por consiguiente, al ser conveniente modificar la normatividad relacionada a la antigüedad de los vehículos, se tendría que modificar el Artículo 30° del Decreto Supremo N° 156-2004-EF “T.U.O. de la Ley de Tributación Municipal”.

Nuestra propuesta sería de la siguiente manera:

“El Impuesto al Patrimonio Vehicular, de periodicidad anual, grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibuses, con una antigüedad no menor de diez (10) años. Dicho plazo se computará a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular”. (El subrayado es nuestro).

Con la presente propuesta, determinamos que sí es conveniente modificar el Impuesto al Patrimonio Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono.

V. CONCLUSIONES:

- 5.1. Se logró determinar que si será conveniente modificar el Impuesto al Patrimonio Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, a fin de incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono.
- 5.2. Se identificó en la doctrina y en nuestra legislación peruana sobre el régimen actual sobre el impuesto al patrimonio vehicular; ello nos sirvió para determinar la injusticia que genera en los consumidores al adquirir vehículos nuevos y pagar un impuesto al patrimonio vehicular por tres años, cuando deberían ser los vehículos con una antigüedad no menor de 10 años quienes debería asumir dicho costo.
- 5.3. Se determinó los efectos tributarios sobre la propuesta de modificar el impuesto al patrimonio vehicular, al proponer si es conveniente modificar dicho impuesto para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, siendo uno de los objetivos, incentivar la renovación del parque automotor y reducir la emisión de dióxido de carbono. Dichos efectos tributarios, generarían que los propietarios de vehículos motorizados con una antigüedad no menor a 10 años que no desean renovar su unidad paguen dicho impuesto, por ende, contribuirían con el incremento

en la recaudación del impuesto, así como un incentivo para no pagar dicho impuesto en la medida que se renueve el vehículo automotor.

- 5.4. Se identificó que la conveniencia de modificar el impuesto al patrimonio vehicular en relación a su periodo de aplicación, los efectos serían positivos, por las razones explicadas en el numeral 5.3.
- 5.5. Se encontró y analizó la relación entre la modificación al Impuesto al Patrimonio Vehicular para que paguen sólo los vehículos motorizados con una antigüedad no menor de diez años, y el incentivo a renovar el parque automotor, así como la reducción de emisión de dióxido de carbono.

VI. RECOMENDACIONES:

- 6.1. Se recomienda que se modifique el Artículo 30° del Decreto Supremo N° 156-2004-EF “TUO de la Ley de Tributación Municipal”. En este sentido, actualmente todo vehículo nuevo o usado, importado en el territorio nacional e inscrito en Registros Públicos deberá como impuesto el 1% aplicable sobre el valor del vehículo. En ningún caso, el monto a pagar será inferior al 1.5% de la UIT vigente al 1 de enero del año al que corresponde el impuesto.
- 6.2. De acuerdo a nuestra investigación, se determinó que sería conveniente dicha modificación varíe a una antigüedad no menor de diez años.
- 6.3. Producto de nuestra recomendación surgirá un incentivo para renovar los vehículos automotores, donde no se pagará el impuesto al patrimonio vehicular durante 10 años contados a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular ante SUNARP, así como la renovación del parque automotor y disminución en la contaminación en el medio ambiente.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

1. ATALIVA GERARDO S/A, Hipótesis de Incidencia Tributaria. Instituto Peruano de Derecho Tributario.
2. INFORMATIVO CABALLERO BUSTAMANTE. Revistas especializadas en materia tributaria. Editorial Distribuidora de Publicaciones N.C. Perú S.A., 2008.
3. ROSENDO HUAMANI CUEVA, Código Tributario Comentado. Editores Juristas 2007.

4. Gaceta Jurídica, Artículos contables y tributarios 2012.
5. ROSENDO HUAMANI CUEVA, Código Tributario Comentado. Editores Juristas 2007.
6. Felipe Iannacone Silva, Comentarios al Código Tributario, Editorial, Grijley, año 2002.
7. PAULO DE BARROS CARVALHO, Tratado de Derecho Tributario, Editorial: Palestra, Año de edición: 2003.
8. JAVIER PORTOCARRERO, Reforma tributaria en el Perú, Editorial: Fundación Friedrich Ebert, Año de edición: 1991.

ANEXO I

TRANSCRIPCIÓN DEL DECRETO DE URGENCIA N° 029-2019 “DECRETO DE URGENCIA QUE ESTABLECE INCENTIVOS PARA EL FOMENTO DEL CHATARREO”

CONCORDANCIAS: [R.M.N° 0325-2020-MTC-01.02 \(Disponen la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto de Urgencia N° 029-2019, Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo\)](#)

[D.S.N° 005-2021-MTC \(Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo\)](#)

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 desguazar, 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 Chatarrizados, 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 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 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 Chatarrizados

Impleméntese la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados, 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 Chatarrizados 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 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

ANEXO II
**TRANSCRIPCIÓN DEL DECRETO SUPREMO N° 005-2021-MTC “DECRETO
SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO NACIONAL PARA EL
FOMENTO DEL CHATARREO”**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es competente de manera exclusiva, entre otras, en las materias de infraestructura y servicios de transportes de alcance nacional e internacional;

Que, el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y modificatorias, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto;

Que, el literal a) del artículo 16 de la citada Ley, dispone que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, siendo competente para dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito;

Que, el Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo, tiene por objeto establecer las medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, con la finalidad 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;

Que, la Segunda Disposición Complementaria Final del referido Decreto de Urgencia establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emite el reglamento de dicha norma, en el cual se regula el tratamiento técnico vehicular y los aspectos técnicos para la creación de los Programas de Chatarreo;

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú; la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; y, el Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo;

DECRETA:

Artículo 1.- Aprobación del Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo

Apruébase el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo, que consta de seis (6) Títulos, cincuenta (50) artículos, once (11) disposiciones complementarias finales, dos (02) disposiciones complementarias transitorias y dos (2) anexos, los cuales forman parte integrante del presente Decreto Supremo.

Artículo 2.- Financiamiento

La implementación del presente Decreto Supremo se financia, en forma progresiva de acuerdo a lo establecido en el artículo 12 del Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

Artículo 3.- Publicación

Disponer la publicación del presente Decreto Supremo y el Reglamento aprobado en el artículo 1, en la Plataforma Digital Única para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe) y en el Portal del Estado Peruano (www.peru.gob.pe) y en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), el mismo día de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Artículo 4.- Refrendo

El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, el Ministro de Economía y Finanzas, y el Ministro del Ambiente.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única. Vigencia

El Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo, aprobado en el artículo 1 del presente Decreto Supremo, entra en vigencia a los sesenta (60) días calendario contados desde la fecha de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los cuatro días del mes de febrero del año dos mil veintiuno.

FRANCISCO RAFAEL SAGASTI HOCHHAUSLER

Presidente de la República

GABRIEL QUIJANDRÍA ACOSTA

Ministro del Ambiente

WALDO MENDOZA BELLIDO

Ministro de Economía y Finanzas

EDUARDO GONZÁLEZ CHÁVEZ

Ministro de Transportes y Comunicaciones

REGLAMENTO NACIONAL PARA EL FOMENTO DEL CHATARREO

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

OBJETO, FINALIDAD Y DEFINICIONES

Artículo 1. Objeto

El presente Reglamento tiene por objeto regular lo dispuesto en el Decreto de Urgencia N° 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo, para lo cual se establecen:

1. Las condiciones, requisitos e impedimentos de acceso y permanencia, así como las obligaciones de las Entidades de Chatarreo.
2. El proceso de chatarreo.
3. Las condiciones, requisitos y procedimientos para la creación y aprobación de los programas de Chatarreo.
4. Los incentivos económicos y no económicos que se otorgan como parte de los Programas de Chatarreo.
5. El régimen de infracciones y sanciones aplicables al presente Reglamento.

Artículo 2. Finalidad

El presente Reglamento tiene por finalidad promover el retiro definitivo o la renovación 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 mejorar el sistema de transporte terrestre.

Artículo 3. Definiciones

Para efectos del presente Reglamento, se aplican las definiciones establecidas en el Decreto de Urgencia N° 029-2019, así como las que se indican a continuación:

1. **Certificado de Destrucción Vehicular:** Documento emitido por una Entidad de Chatarreo, que acredita la destrucción del vehículo, conforme a lo establecido en el presente Reglamento. El formato del Certificado de Destrucción Vehicular es aprobado por la unidad de organización competente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

2. **Chatarra:** Residuo sólido obtenido del Proceso de Chatarreo de un vehículo.

3. **Chatarreo:** Actividad llevada a cabo por la Entidad de Chatarreo que consiste en desguazar, deshacer y desintegrar físicamente un vehículo, así como destruir todos los componentes del mismo hasta convertirlo en chatarra.

4. **Entidad de Chatarreo:** Entidad prestadora de servicios complementarios autorizada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el marco de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, para realizar el Proceso de Chatarreo.

5. **Entidad Promotora:** Entidad pública a cargo de la planificación, formulación, aprobación, administración y evaluación de los Programas de Chatarreo en el ámbito de su competencia, de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento.

6. **Expediente del Proceso de Chatarreo:** Conjunto de datos correspondientes al Proceso de Chatarreo, conformados por información registrada en la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados, así como por imágenes en video registradas en un soporte magnético u otros medios electrónicos. El Expediente del Proceso de Chatarreo está constituido por:

a) Fichas de Registro de los Informes de cada una de las seis (6) etapas del Proceso de Chatarreo, en la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados; de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento.

b) Certificado de Destrucción Vehicular, registrado en la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados; de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento.

c) Grabaciones en video de cada una de las seis (6) etapas del Proceso de Chatarreo, almacenadas en soporte magnético u otro medio tecnológico; de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento.

7. **Incentivo:** Beneficio otorgado a la persona beneficiaria como parte de los Programas de Chatarreo, pudiendo ser de carácter económico o no económico.

8. **Infraestructura de Residuos Sólidos:** Son aquellas destinadas al manejo de residuos sólidos que se encuentran señaladas en el artículo 65 del Decreto Legislativo N°

1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, y a su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM.

9. Instrumento de Gestión Ambiental: Estudios ambientales en el marco de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA) e instrumentos de gestión ambiental complementarios al SEIA.

10. Persona beneficiaria: Persona natural o jurídica que accede a un Programa de Chatarreo de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento y se le otorga un incentivo.

11. Planta de Chatarreo: Espacio físico habilitado como infraestructura de valorización en el marco de lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM, en el cual se realiza el Proceso de Chatarreo.

12. Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados: Sistema informático a cargo de la unidad de organización competente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el cual forma parte de Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito, que contiene toda la información que se genera a razón de los Procesos de Chatarreo y de los Programas de Chatarreo, de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento. Esta Plataforma comprende el Registro de Vehículos Destruídos.

13. Proceso de Chatarreo: Conjunto de etapas llevadas a cabo por la Entidad de Chatarreo para la obtención de la chatarra bajo condiciones óptimas de seguridad y protección ambiental poniendo fin al ciclo de vida útil de los vehículos por medio del retiro definitivo de estos del Sistema Nacional de Transporte Terrestre.

14. Programa de Chatarreo: Conjunto de reglas y mecanismos mediante los cuales se promueve el retiro o la renovación vehicular a nivel nacional, planificado, formulado, aprobado, administrado y evaluado por la Entidad Promotora, conforme a lo establecido en el Decreto de Urgencia N° 029-2019, el presente Reglamento y normas complementarias.

15. Solicitante: Persona natural o jurídica propietaria de un vehículo, que solicita a una Entidad Promotora acogerse a un Programa de Chatarreo.

16. Usuario/a: Persona natural o jurídica propietaria de un vehículo, que solicita a una Entidad de Chatarreo someter dicha unidad al Proceso de Chatarreo, el cual no está vinculado a un Programa de Chatarreo.

17. **Vehículo:** Vehículo automotor destinado a circular por las vías terrestres a excepción de las vías férreas.

Artículo 4. Abreviaturas

Para efectos del presente Reglamento, se aplican las siguientes abreviaturas:

1. **ATU:** Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.
2. **CDV:** Certificado de Destrucción Vehicular.
3. **EO - RS:** Empresa Operadora de Residuos Sólidos.
4. **GEI:** Gases de Efecto Invernadero
5. **MEF:** Ministerio de Economía y Finanzas
6. **MINAM:** Ministerio del Ambiente.
7. **MTC:** Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
8. **OEFA:** Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental
9. **PCH:** Programa de Chatarreo.
10. **PNVCH:** Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados.
11. **RVD:** Registro de Vehículos Destruídos.
12. **SINARETT:** Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito.
13. **SNTT:** Sistema Nacional de Transporte Terrestre.
14. **SUNARP:** Superintendencia Nacional de los Registros Públicos.
15. **SUTRAN:** Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.
16. **UIT:** Unidad Impositiva Tributaria

CAPÍTULO II

ÁMBITO DE APLICACIÓN, AUTORIDADES COMPETENTES Y PRINCIPIOS

Artículo 5. Ámbito de aplicación

El presente Reglamento rige en todo el territorio de la República y se aplica a:

1. Las Entidades de Chatarreo y al recurso humano que opera en ellas.
2. Las Entidades Promotoras.
3. Los solicitantes.
4. Las personas beneficiarias.
5. Los usuarios.
6. La SUTRAN
7. El OEFA.
8. El MTC.

9. Los Programas de Chatarreo creados y aprobados por las Entidades Promotoras, cuyas fuentes de financiamiento son aquellas establecidas en el artículo 12 del Decreto de Urgencia N° 029-2019.

10. Los Programas de Chatarreo creados y aprobados con recursos propios.

Artículo 6. Autoridades competentes

6.1 El MTC, tiene las siguientes funciones:

a) Emitir las autorizaciones para operar como Entidad de Chatarreo.

b) Aprobar las normas complementarias para la aplicación de lo establecido en el presente Reglamento.

c) Establecer los lineamientos generales para la determinación del incentivo económico a otorgar en los PCH, así como los mecanismos de su entrega, en coordinación con las entidades competentes; en el marco de lo dispuesto en el Decreto de Urgencia N° 029-2019.

d) Administrar, gestionar y monitorear la PNVCH, la cual forma parte del SINARETT.

e) Planificar, formular, aprobar y administrar los PCH en el ámbito de sus competencias, en coordinación con el Ministerio del Ambiente, en el marco de lo dispuesto en el Decreto de Urgencia N° 029-2019.

f) Emitir opinión previa favorable para la creación de los PCH que presenten las Municipalidades Provinciales y la ATU, en el marco de lo dispuesto en el Decreto de Urgencia N° 029-2019.

g) Articular con el MINAM, el MEF, el Ministerio del Interior, las Municipalidades Provinciales, la ATU, y otros sectores y actores, para el cumplimiento de los objetivos del presente Reglamento.

h) Monitorear y evaluar el cumplimiento y los resultados de los PCH creados en el marco del Decreto de Urgencia N° 029-2019, reportando al MINAM los resultados estimados en reducciones de emisiones de GEI de dichos PCH.

6.2 La SUTRAN, tiene las siguientes funciones:

a) Fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el numeral 9.1 del artículo 9 del presente Reglamento.

b) Fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el artículo 13, el numeral 14.1 del artículo 14 y el artículo 15 del presente Reglamento y normas complementarias.

c) Imponer y ejecutar las sanciones, medidas preventivas, correctivas y provisionales a las Entidades de Chatarreo y a sus Directores, establecidas en el presente Reglamento.

6.3 El OEFA, tiene las siguientes funciones:

a) Supervisar, fiscalizar y sancionar el incumplimiento de las obligaciones ambientales de las Plantas de Chatarreo, habilitadas como Infraestructuras de Valorización, conforme a lo establecido en el Decreto de Urgencia N° 029-2019 y el numeral 14.2 del artículo 14 de su Reglamento; Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM; el Instrumento de Gestión Ambiental; normas complementarias, y los mandatos o disposiciones emitidos por el OEFA, de corresponder.

b) Aprobar los tipos de infracciones y sanciones aplicables a los titulares de las Plantas de Chatarreo habilitadas como Infraestructuras de Valorización, en el marco de la competencia establecida en el artículo 11 de la Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental.

6.4 La ATU y las Municipalidades Provinciales, tienen las siguientes funciones:

a) Planificar, formular, aprobar los PCH en el ámbito de sus competencias, previa opinión favorable por parte del MTC, en el marco de lo dispuesto en el Decreto de Urgencia N° 029-2019.

b) Administrar los PCH en el ámbito de su competencia territorial, en el marco de lo dispuesto en el Decreto de Urgencia N° 029-2019.

c) Consolidar y remitir al MTC la información de los PCH en la forma señalada en el presente Reglamento y normas complementarias.

d) Evaluar periódicamente los resultados obtenidos de los PCH y remitirlos al MTC conforme a lo establecido en el presente Reglamento u otros dispositivos normativos aprobados por el MTC para tal fin.

Artículo 7. Principios

El presente Reglamento se rige por los siguientes principios:

1. **Rigor tecnológico:** Las plataformas informáticas y equipamiento necesarios para cumplir con efectividad los fines del presente Reglamento, deben contar con condiciones que permitan su adecuación, integración y actualización con el avance tecnológico conforme la normativa en materia de gobierno digital y transformación digital en el país.

2. **Colaboración interinstitucional:** Las autoridades competentes y las entidades públicas y privadas que intervienen en la circulación y salida de los vehículos del SNTT, mantienen permanente colaboración interinstitucional, compartiendo información y apoyo técnico, a efectos de lograr la valorización y una eficiente disposición final de vehículos sometidos al Proceso de Chatarreo.

3. Protección al ambiente y salud pública: La gestión integral de residuos comprende las medidas necesarias para proteger la salud individual y colectiva de las personas, en armonía con el ejercicio pleno del derecho fundamental a vivir en un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida.

4. Concordancia con objetivos ambientales: El chatarreo debe guardar concordancia con los objetivos ambientales para reducir las emisiones de GEI y contaminantes locales, mejorando la calidad ambiental a través de la descontaminación y gestión de los residuos sólidos.

TÍTULO II

ENTIDADES DE CHATARREO

CAPÍTULO I

AUTORIZACIÓN

Artículo 8. Alcances de la autorización

8.1 Solo la autorización otorgada por la unidad de organización competente del MTC para operar como Entidad de Chatarreo, habilita a realizar el Proceso de Chatarreo conforme al presente Reglamento y sus normas complementarias.

8.2 Para operar una o más Plantas de Chatarreo se debe obtener la autorización de forma independiente para cada una de ellas.

Artículo 9. Condiciones para operar como Entidad de Chatarreo

9.1 Son condiciones mínimas exigidas para operar como Entidad de Chatarreo:

- a) Contar con personería jurídica.
- b) No encontrarse incurso en ninguna de las causales de impedimentos establecidas en el artículo 13 del presente Reglamento.
- c) Estar inscrito en el Registro Autoritativo de EO-RS para las Operaciones de Valorización de Residuos Sólidos administrado por el MINAM. El MINAM, a solicitud del MTC remitirá copia del expediente de Registro Autoritativo de EO-RS.
- d) Contar con grabadores de video y cámaras con las características establecidas por la unidad de organización competente del MTC mediante Resolución Directoral.
- e) Contar con equipos informáticos (hardware y software) que garanticen la interconexión permanente con la PNVCH y que utilicen una dirección “Internet Protocol” (IP) pública, en concordancia a las disposiciones normativas establecidas por la Secretaria de Gobierno Digital de la Presidencia del Consejo de Ministros.

f) Contar con un director con grado académico de ingeniero automotriz, mecánico o mecánico electricista o afines, colegiado y habilitado, con experiencia profesional mínima de dos (2) años en funciones relacionadas a la actividad de chatarreo o procesos similares.

9.2 La Planta de Chatarreo previa a su construcción e inicio de sus operaciones, así como durante estas, debe:

a) Cumplir con las condiciones establecidas para la infraestructura de valorización de residuos sólidos, según lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM.

b) Contar con el instrumento de gestión ambiental de la infraestructura de valorización de residuos sólidos, aprobado por la autoridad ambiental competente, según corresponda, en concordancia con la normativa vigente.

Artículo 10. Autorización como Entidad de Chatarreo

10.1 La persona jurídica que solicite autorización para operar como Entidad de Chatarreo, debe cumplir con los siguientes requisitos:

a) Solicitud de autorización suscrita por el/la representante legal con carácter de declaración jurada, consignando el nombre, la razón o denominación social del solicitante, el número de Registro Único de Contribuyente y domicilio, además del número de documento de identidad del representante legal, indicando lo siguiente:

1) Número de la Partida Registral de la persona jurídica solicitante.

2) Número de Registro Autoritativo de EO-RS otorgada por el MINAM.

3) Número de Partida y Asiento Registral en el cual conste la vigencia de poder otorgado al representante legal.

4) Horario de funcionamiento de la Entidad de Chatarreo.

5) Que no se encuentra incurso en ninguno de los impedimentos establecidos en el artículo 13 del presente Reglamento.

6) El número de documento de identidad y número de colegiatura del director de la Entidad de Chatarreo.

7) Día de pago y el número de operación de pago por derecho de tramitación.

b) En el caso de personas jurídicas extranjeras, se adjunta una copia simple de la Partida Registral o documento equivalente otorgado conforme a las normas del país de origen, así como su traducción simple correspondiente, de ser el caso.

c) Declaración jurada indicando que cuenta con los grabadores de video y las cámaras con las características establecidas por la unidad de organización competente del MTC y

los equipos informáticos, requeridos para operar como Entidad de Chatarreo; presentando la relación detallada de dicho equipamiento.

d) Copia simple de los documentos que sustenten la experiencia profesional de dos (2) años del director de la Entidad de Chatarreo, en funciones relacionadas a la actividad de chatarreo o procesos similares.

e) Copia simple de la memoria descriptiva de la ubicación y distribución de la Planta de Chatarreo.

10.2 Este procedimiento administrativo es de evaluación previa sujeto a silencio administrativo positivo y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.

10.3 La autorización para operar como Entidad de Chatarreo tiene una vigencia indeterminada, en concordancia con lo establecido en el artículo 42 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

Artículo 11. Modificación de la autorización como Entidad de Chatarreo

11.1 El procedimiento para la modificación de la autorización como Entidad de Chatarreo es de evaluación previa y está sujeto a silencio administrativo positivo, y con un plazo máximo de 30 días hábiles para su tramitación.

11.2 Debe procederse a solicitar la modificación de la autorización en caso de cambio de ubicación de la Planta de Chatarreo.

11.3 Para la modificación de la autorización se debe cumplir con los siguientes requisitos:

a) Solicitud de modificación de autorización, con carácter de declaración jurada, suscrita por el representante legal, consignando la siguiente información del solicitante:

1. El número de Resolución que autorizó a la Entidad de Chatarreo.
2. El número de Registro Autoritativo de EO-RS otorgada por el MINAM.
3. El nombre, la razón o denominación social; el número de Registro Único de Contribuyente.
4. Domicilio legal.
5. Número de documento de identidad del representante legal.
6. Día de pago y número de operación de pago por derecho de tramitación.

b) Copia simple de la memoria descriptiva de la ubicación y distribución de la nueva Planta de Chatarreo.

Artículo 12. Notificación y registro de las resoluciones emitidas

La resolución de autorización como Entidad de Chatarreo, así como la de modificación de dicha autorización, son notificadas al administrado conforme a lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, registradas en la PNVCH y publicadas en el portal web del MTC.

Artículo 13. Impedimentos

Constituyen impedimentos para acceder y operar como Entidad de Chatarreo, los siguientes:

1. Las personas jurídicas cuyos socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales, tengan o hubieran tenido la calidad de funcionarios y/o servidores públicos en órganos o unidades orgánicas de las entidades públicas encargadas de autorizar a las Entidades de Chatarreo, así como a aquellos que participan en el proceso de la autorización de EO-RS, en el último año contado desde la presentación de la solicitud de autorización para operar como Entidad de Chatarreo.

2. Las personas jurídicas dedicadas a actividades de importación, venta, distribución y/o montaje de vehículos usados, motores, partes, piezas y repuestos de uso automotriz y las asociaciones gremiales que las agrupan.

3. Las personas jurídicas cuyos socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales hubieran tenido cualquiera de estas condiciones en una persona jurídica dedicada a actividades de importación, venta, distribución y/o montaje de vehículos usados, motores, partes, piezas y repuestos de uso automotriz durante el último año contado desde la presentación de la solicitud de autorización para operar como Entidad de Chatarreo.

4. Las personas jurídicas sancionadas con la cancelación de la autorización como Entidad de Chatarreo.

5. Las personas jurídicas cuyos socios, accionistas, asociados, miembros del directorio, consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales hayan participado en una Entidad de Chatarreo que hubiera sido sancionada con la cancelación de la autorización en los últimos 5 años contados desde la presentación de la solicitud de autorización para operar como Entidad de Chatarreo.

6. Las personas jurídicas cuyos socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales hayan sido condenados por los delitos de tráfico ilícito de drogas, lavado de activos y pérdida de dominio, así

como por los delitos contra la administración pública y contra la fe pública. Dichas condenas deben constar en una sentencia consentida o ejecutoriada que no haya sido objeto de rehabilitación.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES

Artículo 14. Obligaciones de las Entidades de Chatarreo

14.1 La Entidades de Chatarreo realizan el Proceso de Chatarreo cumpliendo las siguientes obligaciones:

a) Grabar con los equipos de video, durante el horario de funcionamiento de la Entidad de Chatarreo, cada una de las seis (6) etapas del Proceso de Chatarreo, de acuerdo a lo establecido en los artículos 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del presente Reglamento.

b) Registrar y transmitir en línea y en tiempo real en la PNVCH, las Fichas de Registro de los Informes de cada una de las seis (6) etapas del Proceso de Chatarreo, de acuerdo a lo establecido en los artículos 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del presente Reglamento.

c) Conservar las grabaciones en video, establecidas en el literal a) del presente artículo, por un período de cuatro (4) años.

d) Mantener durante su funcionamiento las condiciones para el acceso y operación, establecidas en el numeral 9.1 del artículo 9 del presente Reglamento y los requisitos que motivaron el otorgamiento de su autorización.

e) Operar si cuenta con el Registro Autoritativo como EO-RS y únicamente en la infraestructura acreditada ante el MINAM como EO-RS.

f) Operar si cuenta con la autorización emitida por la unidad de organización competente del MTC.

g) Emitir el CDV a través de la PNVCH, luego de registrados en esta los resultados de cada etapa del Proceso de Chatarreo. El CDV emitido fuera de la PNVCH o sin el registro de los resultados de cada etapa del Proceso de Chatarreo es nulo de pleno derecho.

h) Facilitar las labores de supervisión y fiscalización de la SUTRAN. Las facilidades que se deben proporcionar están vinculadas al ingreso a la Planta de Chatarreo y oficinas administrativas, así como al acceso a la información, a declaraciones, entre otros.

i) Gestionar ante la unidad de organización competente del MTC la modificación de su autorización conforme a lo establecido en el artículo 11 del presente Reglamento.

j) Comunicar a la unidad de organización competente del MTC y al OEFA la suspensión de sus servicios con no menos de quince (15) días calendario de anticipación,

salvo situaciones de caso fortuito o fuerza mayor debidamente acreditadas en causas objetivas.

k) Comunicar a la unidad de organización competente del MTC, el cambio de accionistas, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales, la transformación de la sociedad y/o la modificación de su denominación o razón social, en un plazo no mayor de cinco (05) días calendario contados desde su realización conforme a las normas de la materia.

l) Comunicar a la unidad de organización competente del MTC la modificación del recurso humano y/o equipamiento en un plazo no mayor de cinco (05) días calendario, contados desde su aplicación

m) Acatar las disposiciones administrativas que emita la autoridad competente, incluyendo las sanciones y las medidas preventivas dispuestas por la SUTRAN, y las demás que emitan los órganos jurisdiccionales.

n) Solicitar a la SUNARP el retiro definitivo del vehículo del Registro de Propiedad Vehicular en el plazo dispuesto en el numeral 24.3 del artículo 24 del presente Reglamento.

o) Consignar en la PNVCH la información real sobre el Proceso de Chatarreo.

14.2 Las obligaciones de carácter ambiental de las Entidades de Chatarreo son:

a) Realizar actividades e implementar controles operacionales, tratamiento y/o monitoreo(*) [NOTA SPIJ](#) ambientales respecto de emisiones, efluentes, vertimientos, ruido, vibraciones o cualquier otro aspecto que pueda causar riesgo o daño al ambiente generado por las operaciones, con la finalidad de prevenir, controlar y/o mitigar los efectos adversos al ambiente.

b) Cumplir las obligaciones ambientales consignadas en las disposiciones técnicas ambientales, aprobadas por el MINAM, con el fin de que estas actividades se desarrollen de manera sostenible.

c) Cumplir con las obligaciones establecidas para los generadores de residuos sólidos no municipales y los titulares de infraestructuras de valorización establecidos en el Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM.

d) Dar cumplimiento a lo dispuesto por el OEFA en ejercicio de las potestades y facultades de fiscalización ambiental establecidas en la Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental.

Artículo 15. Obligaciones del director de la Entidad de Chatarreo

Es obligación del director suscribir digitalmente el CDV conforme a lo dispuesto en el literal g) del numeral 14.1 del artículo 14 del presente Reglamento y sus normas complementarias.

TÍTULO III

PROCESO DE CHATARREO

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 16. Formas de ingreso al Proceso de Chatarreo

16.1 Proceso de Chatarreo Voluntario: Cuando el Proceso de Chatarreo se realiza por iniciativa del propietario del vehículo. Esta forma comprende:

a) Los procesos de chatarreo llevados a cabo en el marco de los PCH creados y aprobados por la Entidad Promotora.

b) Los procesos de chatarreo llevados a cabo en el marco de los PCH creados y aprobados por las entidades públicas con recursos propios.

c) Los procesos de chatarreo llevados a cabo a solicitud del usuario, sin que se encuentren vinculados a los PCH.

16.2 Proceso de Chatarreo Obligatorio: Cuando el Proceso de Chatarreo se realiza en virtud del Decreto Legislativo N° 1214, Decreto Legislativo que dicta medidas de prevención para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores y autopartes y el Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial.

Artículo 17. Vehículos comprendidos

Puede ser objeto del Proceso Chatarreo todo vehículo que se encuentre inscrito en el Registro de Propiedad Vehicular de la SUNARP, siempre que no se encuentre en los siguientes supuestos:

1. Sujeto a gravámenes o medidas cautelares, o a cualquier otra medida de carácter administrativa a través de la cual se respalde el pago de deudas derivadas de multas impagas, salvo los casos de Proceso de Chatarreo Obligatorio que se realiza conforme al Decreto Legislativo N° 1214 y el Decreto de Urgencia N° 019-2020.

2. Comprendido en investigaciones policiales o judiciales.

3. Cuando el vehículo cuente con derechos Inscritos a favor de terceros en el Registro de Propiedad Vehicular.

CAPÍTULO II

ETAPAS DEL PROCESO DE CHATARREO

Artículo 18. Etapas del proceso de chatarreo

18.1. La Entidad de Chatarreo realiza el Proceso de Chatarreo mediante el desarrollo de las siguientes etapas:

- a) Evaluación documentaria del vehículo.
- b) Verificación física del vehículo.
- c) Retiro de fluidos y materiales y/o componentes peligrosos del vehículo.
- d) Desguace del vehículo.
- e) Compactación de las partes del vehículo.
- f) Emisión del CDV.

18.2. La etapa de evaluación documentaria del vehículo no es aplicable para el caso del Proceso de Chatarreo obligatorio.

18.3. Las obligaciones ambientales establecidas en el presente Reglamento y demás normas ambientales aplicables son exigibles a la Entidad de Chatarreo para todas las actividades que se desarrollen en la Planta de Chatarreo durante la construcción de la infraestructura, operación y cierre de la infraestructura a fin de garantizar que las actividades se desarrollen de manera sostenible.

Artículo 19. Etapa de evaluación documentaria del vehículo

19.1. El/la usuario/a o solicitante del vehículo debe presentar los siguientes documentos:

a) Documento Nacional de Identidad o documento de extranjería del propietario del vehículo. En caso de representante, se debe acreditar la vigencia de poder con una antigüedad no menor de un (01) mes, que le permite disponer del vehículo.

b) Tarjeta de Identificación Vehicular física o electrónica, en este último caso el usuario o solicitante facilita a la Entidad de Chatarreo el código de verificación o código QR de la Tarjeta de Identificación Vehicular electrónica, para verificar su autenticidad en los canales digitales establecidos por SUNARP.

c) Declaración Jurada de que el vehículo no se encuentra en los supuestos de excepción establecidos en el artículo 17 del presente Reglamento. Este documento no será exigible en el caso de los PCH.

19.2. La Entidad de Chatarreo debe grabar, con los equipos de video, el inicio, desarrollo y conclusión de esta etapa, dejando constancia en la grabación, de la fecha y hora del inicio y conclusión. La grabación debe permitir la identificación de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo.

19.3. El director/a de la Entidad de Chatarreo debe registrar en línea y en tiempo real en la PNVCH, la Ficha de Registro del Informe de Evaluación Documentaria, la cual contiene información sobre el inicio, desarrollo y resultados de esta etapa. El formato de la Ficha de Registro del Informe de Evaluación Documentaria, es aprobado por la unidad de organización competente del MTC.

19.4. El/la propietario/a del vehículo debe celebrar con la Entidad de Chatarreo un contrato a través del cual transfiere a esta la propiedad de la chatarra, así como suscribir un documento certificado notarialmente otorgando los poderes de representación para que la Entidad de Chatarreo solicite ante la SUNARP, en representación del propietario, el retiro definitivo del vehículo del Registro de Propiedad Vehicular.

19.5. En el caso del chatarreo obligatorio se debe acreditar las condiciones establecidas en el Decreto Legislativo N° 1214 y el Decreto de Urgencia N° 019-2020.

19.6. La aprobación de esta etapa conlleva a realizar la etapa de verificación física del vehículo. En caso de existir observaciones, se otorga un plazo de cinco (5) días al usuario o solicitante para que cumpla con subsanar las mismas, de lo contrario se cierra automáticamente el proceso de chatarreo en la PNVCH.

Artículo 20. Etapa de verificación física del vehículo

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

a) Que el vehículo llegue a la Planta de Chatarreo por su propia propulsión y que se encuentre plenamente operativo; y,

b) Que el vehículo cuente con los componentes mecánicos y estructurales completos, los cuales son detallados por la unidad de organización competente del MTC mediante Resolución Directoral.

20.2. La Entidad de Chatarreo, luego de la verificación indicada en el numeral precedente, debe realizar el pesaje del vehículo.

20.3. La Entidad de Chatarreo debe grabar con los equipos de video, el inicio, desarrollo y conclusión de esta etapa, dejando constancia en la grabación, de la fecha y hora del inicio y conclusión de esta. La grabación debe permitir la identificación de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo, así como la visualización de los componentes mecánicos y estructurales del vehículo.

20.4. El/la directora/a de la Entidad de Chatarreo debe registrar en línea y en tiempo real en la PNVCH la Ficha de Registro del Informe de Verificación Física del Vehículo, la cual contiene información sobre el inicio, desarrollo y resultados de esta etapa. El formato de la Ficha de Registro del Informe de Verificación Física del Vehículo, es aprobado por la unidad de organización competente del MTC.

20.5. La aprobación de esta etapa conlleva a realizar la etapa de retiro de fluidos y materiales y/o componentes peligrosos del vehículo. En caso de existir observaciones, se otorgará un plazo de cinco (5) días al usuario o solicitante para que cumpla con subsanar las mismas, de lo contrario se cierra automáticamente el proceso de chatarreo en la PNVCH.

Artículo 21. Etapa de retiro de fluidos y materiales y/o componentes peligrosos del vehículo

21.1. La etapa de retiro de fluidos y materiales y/o componentes peligrosos del vehículo, inicia con el traslado del vehículo al área correspondiente para la extracción de fluidos y materiales y/o componentes peligrosos.

21.2. Se debe considerar lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM, a fin de realizar el adecuado manejo y retiro de los siguientes artículos y/o componentes del vehículo:

- a) Baterías y/o depósitos de combustible.
- b) Componentes potencialmente explosivos.
- c) Combustible; filtro de combustible; aceite de motor, de transmisión, de la caja de cambios e hidráulicos; líquido de frenos; filtros de aceite; líquido refrigerante, anticongelante; fluido de los aparatos de aire acondicionado; y, cualquier otro fluido.
- d) Todos los componentes en los que se haya identificado contenido el mercurio, compuestos orgánicos persistentes, así como otros compuestos peligrosos, en estado puro o compuesto.
- e) Los componentes retirados de los vehículos, en calidad de residuos, deben ser destinados principalmente a su valorización y como última alternativa, a la disposición final de los mismos, según corresponda.

21.3. La Entidad de Chatarreo debe grabar con los equipos de video, el inicio, desarrollo y conclusión de esta etapa, dejando constancia en la grabación, de la fecha y hora del inicio y conclusión de esta. La grabación debe permitir la identificación de la

Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo, así como la visualización del retiro de fluidos y materiales y/o componentes peligrosos del vehículo

21.4. El/la directora/a de la Entidad de Chatarreo debe registrar en línea y en tiempo real en la PNVCH la Ficha de Registro del Informe de retiro de fluidos y materiales y/o componentes peligrosos del vehículo, la cual contiene información sobre el inicio, desarrollo y resultados de esta etapa. El formato de la Ficha de Registro del Informe de Retiro de Fluidos y Materiales Peligrosos del Vehículo, es aprobado por la unidad de organización competente del MTC.

21.5. La culminación de esta etapa conlleva a realizar la etapa de desguace del vehículo.

Artículo 22. Etapa de desguace del vehículo

22.1. La etapa de desguace del vehículo se desarrolla de la siguiente manera:

a) Ejecución: Implica la descomposición del vehículo en partes, considerando los componentes mecánicos y estructurales, tales como:

1. Catalizadores.
2. Elementos metálicos que contengan cobre, aluminio y magnesio.
3. Llantas y componentes plásticos de gran tamaño.
4. Vidrio, láminas, asientos, entre otros componentes vehiculares.

b) Destino de las partes: Los residuos resultantes del desguace del vehículo deben ser destinados principalmente a su valorización y como última alternativa, a la disposición final de los mismos, según corresponda, y conforme a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM.

22.2. La Entidad de Chatarreo debe grabar con los equipos de video, el inicio, desarrollo y conclusión de esta etapa, dejando constancia en la grabación, de la fecha y hora del inicio y conclusión de esta. La grabación debe permitir la visualización del desguace del vehículo.

22.3. El/la directora/a de la Entidad de Chatarreo debe registrar en línea y en tiempo real en la PNVCH la Ficha de Registro del Informe de Desguace del Vehículo, la cual contiene información sobre el inicio, desarrollo y resultados de esta etapa. El formato de la Ficha de Registro del Informe de Desguace del Vehículo, es aprobado por la unidad de organización competente del MTC.

22.4. La culminación de esta etapa conlleva a realizar la etapa de compactación de las partes del vehículo.

Artículo 23. Etapa de compactación de las partes del vehículo

23.1. La compactación consiste en la compresión de la chatarra resultantes del desguace del vehículo, para su posterior valorización. Luego de ello, se realiza el pesaje de la chatarra. Los residuos sólidos no aprovechables, son destinados a la disposición final, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM.

23.2. La Entidad de Chatarreo debe grabar con los equipos de video, el inicio, desarrollo y conclusión de esta etapa, dejando constancia en la grabación, de la fecha y hora del inicio y conclusión de esta. La grabación debe permitir la visualización de la compactación de las partes del vehículo.

23.3. El/la director/a de la Entidad de Chatarreo debe registrar en línea y en tiempo real en la PNVCH la Ficha de Registro del Informe de Compactación de las Partes del Vehículo, la cual contiene información sobre el inicio, desarrollo y resultados de esta etapa, incluyendo el peso de la chatarra. El formato de la Ficha de Registro del Informe de Compactación de las Partes del Vehículo, es aprobado por la unidad de organización competente del MTC.

23.4. La culminación de esta etapa conlleva a realizar la etapa de emisión del CDV.

Artículo 24. Etapa de emisión del Certificado de Destrucción Vehicular

24.1. Para la emisión del CDV, el director de la Entidad de Chatarreo debe:

a) Registrar y transmitir en línea y en tiempo real en la PNVCH la Ficha de Registro del Informe Final, la cual contiene el resultado final del Proceso de Chatarreo. El formato de la Ficha de Registro del Informe Final es aprobado por la unidad de organización competente del MTC.

b) Registrar y transmitir en línea y en tiempo real en la PNVCH el CDV a favor del propietario del vehículo, con lo cual ha expedido el CDV. La emisión del CDV acredita la destrucción del vehículo y la conclusión del Proceso de Chatarreo.

24.2. La Entidad de Chatarreo debe grabar con los equipos de video, el inicio, el desarrollo y la conclusión de esta etapa, dejando constancia en la grabación, la fecha y hora del inicio y conclusión de dicha etapa.

24.3. Dentro de los tres (3) días hábiles de emitido el CDV, la Entidad de Chatarreo, en representación del propietario del vehículo, solicita a la SUNARP la inscripción del retiro definitivo del vehículo en el Registro de Propiedad Vehicular, adjuntando la Placa Única Nacional de Rodaje.

Artículo 25. Procedimiento de emisión electrónica de Certificados de Destrucción Vehicular

Para la emisión electrónica de los CDV, la Entidad de Chatarreo debe cumplir con el siguiente procedimiento:

1. El/la directora/a de la Entidad de Chatarreo, inicia el Proceso de Chatarreo accediendo a la PNVCH a través del usuario y contraseña asignados por la unidad de organización competente del MTC.

2. El/la directora/a de la Entidad de Chatarreo registra en la PNVCH el inicio, desarrollo y finalización de cada una de las etapas del Proceso de Chatarreo con su respectivo usuario y contraseña asignados por la unidad de organización competente del MTC.

3. El/la directora/a de la Entidad de Chatarreo, finaliza el Proceso de Chatarreo mediante la emisión en línea y en tiempo real del CDV a través de la PNVCH. Sin perjuicio de ello, se remite el CDV al correo electrónico del solicitante o usuario.

Artículo 26. Contenido del Certificado de Destrucción Vehicular

El CDV es emitido a nombre del propietario del vehículo sometido al Proceso de Chatarreo, debiendo contener la siguiente información:

1. Entidad de Chatarreo que emite el CDV.
2. Fecha de emisión.
3. Número de Placa Única Nacional de Rodaje.
4. Tipo, categoría o clase y modelo de vehículo.
5. Los Códigos de Identificación Vehicular señalados en el artículo 7 del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.
6. Datos de identificación del propietario del vehículo.

Artículo 27. Consecuencias jurídicas del Proceso de Chatarreo

El sometimiento de un vehículo a un Proceso de Chatarreo implica lo siguiente:

1. La caducidad de la Placa Única Nacional de Rodaje, el retiro definitivo del vehículo del Sistema Nacional de Transporte Terrestre y cierre de partida registral en SUNARP, luego de la emisión del CDV.

2. Transferencia de la propiedad de los residuos (chatarra), de forma voluntaria u obligatoria, según el caso, a la Entidad de Chatarreo.

3. Destrucción de la Placa Única Nacional de Rodaje, conforme a las normas sobre la materia.

TÍTULO IV

PLATAFORMA NACIONAL DE VEHICULOS CHATARRIZADOS

Artículo 28. Alcances generales

28.1. La PNVCH es un sistema informático que contiene información sobre: los usuarios; solicitantes; personas beneficiarias; Entidades Promotoras; Entidades de Chatarreo, los resultados en materia ambiental de los PCH, información de cada una de las etapas del Proceso de Chatarreo, los PCH, el CDV; así como cualquier otra información que disponga el presente Reglamento u otros dispositivos normativos del MTC para tal fin.

28.2. Los siguientes datos relativos a la autorización de la Entidad de Chatarreo, son registrados en la PNVCH:

a) Número de la Partida Registral de la Entidad de Chatarreo. Para el caso de las personas jurídicas extranjeras, se debe escanear y registrar en la PNVCH la copia simple del documento equivalente otorgado conforme a las normas del país de origen y la respectiva traducción, de ser el caso.

b) Número de Registro Autoritativo de EO-RS otorgado por el MINAM.

c) Número de Partida y Asiento Registral en el cual conste la vigencia de poder otorgado al representante legal.

d) Número de documento de identidad y número de colegiatura del director de la Entidad de Chatarreo.

e) Relación del equipamiento declarado por la Entidad de Chatarreo.

28.3. La PNVCH se encuentra a cargo del MTC, a través de la unidad de organización competente y forma parte del SINARETT.

28.4. La PNVCH publica y consume servicios de información de la Plataforma de Interoperabilidad del Estado (PIDE) para intercambiar datos e información entre las entidades comprendidas en el Proceso de Chatarreo.

Artículo 29. Conformación de la PNVCH

La PNVCH está conformada por módulos informáticos que permiten registrar en línea y en tiempo real cada etapa del Proceso de Chatarreo, de acuerdo a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Artículo 30. Registro de Vehículos Destruídos

La Entidad de Chatarreo por cada vehículo, antes de iniciar el Proceso de Chatarreo genera un número de registro en la PNVCH. Concluido el Proceso de Chatarreo a través de la emisión del CDV, la Entidad de Chatarreo inscribe en el RVD, el cual forma parte de la PNVCH, la información del vehículo chatarreado.

TÍTULO V

PROGRAMAS DE CHATARREO

CAPÍTULO I

ALCANCES GENERALES

Artículo 31. Objetivo del Programa de Chatarreo

El objetivo de un PCH es mejorar el parque vehicular mediante el retiro definitivo y la renovación de los vehículos, reemplazándolos por unos más eficientes y ambientalmente amigables.

Artículo 32. Modalidades del Programa de Chatarreo

32.1. Las modalidades de los PCH son las siguientes:

a) **Retiro vehicular:** En esta modalidad, la persona beneficiaria recibe directamente el incentivo del MTC como resultado del chatarreo, sin la posibilidad de utilizar dicho incentivo para reemplazar la unidad chatarreada por otra unidad en la modalidad del servicio de transporte que esta prestaba, en los casos que el PCH corresponda a un servicio de transporte.

b) **Renovación vehicular:** En esta modalidad, la persona beneficiaria recibe un incentivo del MTC como resultado del Proceso de Chatarreo, el cual será utilizado para reemplazar el vehículo chatarreado por otro que sea más eficiente y ambientalmente amigable.

32.2. Las Entidades Promotoras pueden diseñar su PCH comprendiendo ambas modalidades.

Artículo 33. Programas de Chatarreo

33.1. Los PCH son planificados, formulados, aprobados, evaluados y administrados por las Entidades Promotoras de acuerdo a las condiciones, requisitos y procedimientos que establece el presente Reglamento.

33.2. Los PCH comprenden esquemas de incentivo con reglas particulares que los constituyen, de acuerdo a la categoría, la antigüedad y los servicios que prestan los vehículos que incorpora cada PCH.

Artículo 34. Etapas de los Programas de Chatarreo

Todo PCH es administrado por la Entidad Promotora y comprende las siguientes etapas:

1. Planificación del PCH, en esta etapa la Entidad Promotora determina los objetivos, las necesidades, los recursos, los indicadores, metas y otras actividades necesarias para la

implementación eficaz del PCH considerando las disposiciones establecidas en la Quinta Disposición Complementaria Final del presente Reglamento.

2. Formulación del PCH, en esta etapa la Entidad Promotora elabora el PCH de acuerdo a la planificación realizada en la etapa anterior.

3. Aprobación del PCH, en esta etapa la unidad de organización competente de la Entidad Promotora, resuelve aprobar el PCH.

4. Implementación del PCH, en esta etapa la Entidad Promotora ejecuta el PCH aprobado.

5. Evaluación del PCH, en esta etapa la Entidad Promotora realiza el seguimiento del PCH a su cargo, evaluando que su ejecución se efectúe acorde a los resultados planificados. Asimismo, el MTC en el marco de las funciones establecidas en el presente Reglamento, evalúa los resultados de los PCH creados.

CAPÍTULO II

CONDICIONES, REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA CREACIÓN Y APROBACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE CHATARREO

Artículo 35. Planificación y formulación de los Programas de Chatarreo

Para planificar y formular un PCH las Entidades Promotoras deben tener en cuenta lo siguiente:

1. Diagnosticar y evaluar la problemática del parque vehicular en el ámbito de su competencia.

2. Realizar un análisis comparativo de los vehículos en función a las externalidades negativas que generan, vinculadas a la contaminación, congestión e inseguridad vial. Incorporar en el PCH prioritariamente aquellos vehículos que generen un mayor nivel de externalidades negativas.

3. Determinar el o los objetivos del PCH.

4. Incorporar en el PCH, vehículos que cumplen con lo establecido en el artículo 17 del presente Reglamento.

5. Realizar el análisis de rentabilidad social del PCH.

6. Realizar un estudio técnico y/o económico sobre el incentivo que debería comprender el PCH por cada vehículo.

Artículo 36. Expediente técnico de los Programas de Chatarreo

36.1. Todo PCH debe contar con un expediente técnico elaborado por la Entidad Promotora, el cual debe contener como mínimo:

a) Descripción del resultado del análisis situacional del parque vehicular que presta servicio de transporte en el ámbito de competencia de la Entidad Promotora, mediante indicadores cuantitativos y cualitativos.

b) Descripción de la problemática que presenta el parque vehicular que presta servicio de transporte en el ámbito de competencia de la Entidad Promotora, vinculada a la contaminación, congestión e inseguridad vial, mediante indicadores cuantitativos y cualitativos.

c) Descripción de la problemática que resolvería la implementación del PCH propuesto, mediante indicadores cuantitativos y cualitativos.

d) Análisis de mercado que comprenda el detalle del parque vehicular objeto del PCH:

1. Estimado y caracterización de los vehículos que serían parte del PCH.

2. Externalidad negativa generada y el nivel de esta.

3. Beneficio que otorgaría la chatarrización.

36.2. Descripción del resultado del análisis de rentabilidad social.

36.3. Descripción del resultado del estudio técnico y/o económico, detallando el incentivo que debería comprender el PCH por cada vehículo que demuestre la rentabilidad social esperada del chatarreo por unidad vehicular.

Artículo 37. Procedimiento para la aprobación de los Programas de Chatarreo

37.1. La aprobación del PCH por parte de las Municipalidades Provinciales y de la ATU, en su calidad de Entidades Promotoras, está sujeta a la opinión favorable del MTC, para cuyo efecto se debe observar el siguiente procedimiento:

a) Presentación de la solicitud de opinión favorable del PCH ante el MTC, adjuntando el expediente técnico, de acuerdo a lo establecido en el artículo 36 del presente Reglamento.

b) La solicitud y el expediente técnico serán remitidos a las unidades de organización competentes del MTC, para el respectivo análisis y opinión técnico - económico.

c) De existir observaciones sobre formalidades del PCH, la unidad de organización competente del MTC comunica tales observaciones a la Entidad Promotora, otorgándole un plazo máximo de cinco (5) días hábiles para la subsanación de las mismas.

d) En un plazo máximo de treinta (30) días hábiles contados desde el día de la presentación de la solicitud señalada en el literal a) del presente artículo, la unidad de organización competente del MTC emite opinión favorable o desfavorable sobre el respectivo PCH, debiendo esta encontrarse debidamente motivada.

e) Ante la opinión desfavorable, la Entidad Promotora puede presentar una nueva solicitud.

37.2. La aprobación del PCH por parte del MTC, en su calidad de Entidad Promotora, debe ser coordinada con el MINAM, para cuyo efecto se debe observar el siguiente procedimiento:

a) Presentación del expediente técnico del PCH por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal ante el MINAM, de acuerdo a lo establecido en el artículo 36 del presente Reglamento.

b) En un plazo máximo de diez (10) días hábiles, el MINAM debe remitir al MTC las sugerencias, las opiniones y/o los comentarios realizados respecto al PCH.

c) En un plazo máximo de tres (3) días hábiles de recibida la comunicación del MINAM, o de transcurrido el plazo establecido en el literal b) del presente artículo, el MTC debe remitir a sus unidades de organización competentes para el respectivo análisis y opinión técnico - económico, el expediente técnico y la comunicación del MINAM o el documento de presentación del expediente técnico al MINAM, en caso no se hayan recepcionado sugerencias, opiniones y/o comentarios de dicha entidad.

Artículo 38. Criterios de evaluación de los Programas de Chatarreo

El MTC debe tener en cuenta los siguientes criterios para la evaluación del expediente técnico del PCH:

1. Antigüedad de los vehículos objeto del PCH.
2. Diagnóstico del parque vehicular habilitado en el ámbito territorial de la Entidad Promotora relacionado con su antigüedad, la cual incluye información detallada de las características del parque automotor.
3. Oferta y demanda del parque automotor objeto de análisis.
4. Propuesta de vehículos habilitados a chatarrear tomando en consideración los criterios de antigüedad vehicular, calidad del aire y GEI.
5. Valorización de externalidades negativas a mitigar asociadas a contaminación, congestión e inseguridad vial, así como a la mejora de los sistemas de transporte.
6. Estudio técnico-económico que proponga el monto del incentivo económico o el otorgamiento del incentivo no económico.
7. Porcentaje de financiamiento del PCH por fuentes distintas a las previstas en el subnumeral 12.2.1 del numeral 12.2 del artículo 12 del Decreto de Urgencia N° 029-2019.

Artículo 39. Formalidad para la aprobación de los Programas de Chatarreo

La aprobación de un PCH debe ser realizada de la siguiente manera

1. Cuando la Entidad Promotora es la Municipalidad Provincial: el PCH debe ser aprobado mediante Acuerdo de Concejo.

2. Cuando la Entidad Promotora es la ATU: el PCH debe ser aprobado mediante Resolución de la Presidencia Ejecutiva.

3. Cuando la Entidad Promotora es el MTC: el PCH debe ser aprobado mediante Resolución Ministerial.

CAPÍTULO III

INCENTIVOS DEL PROGRAMA DE CHATARREO

Artículo 40. Alcances generales

El incentivo es el beneficio económico o no económico que recibe la persona beneficiaria del PCH, de acuerdo a lo señalado en el Decreto de Urgencia N° 029-2019 y el presente Reglamento.

Artículo 41. Clases de incentivos

41.1. Económicos:

a) Compensación económica no condicionada a la renovación del vehículo: entrega de un monto de libre disposición a la persona beneficiaria cuando esta opte por la modalidad de retiro vehicular prevista en el literal a) del numeral 32.1 del artículo 32 del presente Reglamento.

b) Compensación económica condicionada a la renovación del vehículo: entrega de un monto para renovar la unidad chatarreada por una más eficiente y ambientalmente amigable conforme a lo previsto en el literal b) del numeral 32.1 del artículo 32 del presente Reglamento o de acuerdo a la forma que se establezca en el PCH.

41.2. No económicos:

a) Otorgamiento de puntajes para procesos de selección dirigidos a la implementación de sistemas de transporte público. Para el otorgamiento de puntajes también se considera los vehículos que utilicen fuentes energéticas menos contaminantes.

b) Acceso a programas de capacitación.

c) Otros que puedan determinarse dentro de un PCH en el marco de los objetivos del Decreto de Urgencia N° 029-2019 en materia ambiental y seguridad vial.

Artículo 42. Acceso a los incentivos

42.1. A efectos del presente Reglamento se aplican las condiciones de acceso previstas en el numeral 8.1 del artículo 8 del Decreto de Urgencia N° 029-2019.

42.2. La acreditación para el acceso a los incentivos, se efectúa mediante el CDV, el cual consta en el RVD de la PNVCH y del cierre de la partida registral en los Registros

Públicos de la SUNARP, mediante los accesos de consulta con los que cuente el MTC, habilitados a través de Convenio o mediante la Plataforma Nacional de Interoperabilidad del Estado (PIDE), de conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1246.

42.3. Para el otorgamiento del incentivo indicado en el literal b) del numeral 41.1 del artículo 41 del presente Reglamento, se requiere la conformidad de una entidad financiera. Esta condición debe encontrarse expresamente señalada en el PCH.

42.4. Los incentivos económicos se otorgan únicamente a los propietarios de los vehículos.

Artículo 43. Restricciones para el otorgamiento de incentivos

43.1. No se otorga incentivos, cuando el vehículo es retirado del SNTT, en los siguientes casos:

a) Abandono vehicular declarado por la autoridad competente, de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del Decreto Legislativo N° 1214, que dicta medidas de prevención para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores y autopartes.

b) No aprobar la inspección técnica vehicular, conforme a lo establecido en los artículos 20 y 21 del Reglamento Nacional de Inspección Técnica Vehicular, aprobado por Decreto Supremo N° 025-2008-MTC y sus modificatorias.

c) Superación de la antigüedad máxima para prestar el servicio de transporte, conforme a lo dispuesto en los reglamentos correspondientes, salvo los vehículos de colección debidamente acreditados como tales.

43.2. Las Entidades Promotoras no pueden proponer incentivos que consistan en la condonación o reducción de multas, ni en amnistías o en decisiones que impliquen la eliminación de antecedentes vinculados a supuestos sobre responsabilidad administrativa, civil o penal por parte de las personas beneficiarias.

Artículo 44. Asignación de incentivos

44.1. La unidad de organización competente del MTC comprueba la validez del CDV en el RVD, así como el retiro definitivo del vehículo del Sistema Nacional de Transporte Terrestre con el cierre de la partida registral en los Registros Públicos de la SUNARP, mediante los accesos de consulta con los que cuente el MTC, habilitados a través de Convenio o mediante la Plataforma Nacional de Interoperabilidad del Estado (PIDE), de conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1246.

44.2. Verificada dicha información, emite una resolución de pago dirigida a la persona beneficiaria, indicando la forma de pago de acuerdo a lo establecido en el PCH.

44.3. El procedimiento para la asignación de los incentivos no económicos se establece en los PCH.

TÍTULO VI

RÉGIMEN DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN

Artículo 45. Autoridades competentes para la supervisión y fiscalización

45.1. De acuerdo a lo dispuesto en la Ley N° 29380, Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), así como en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y sus modificatorias; la fiscalización de lo señalado en el numeral 6.2 del artículo 6 del presente Reglamento, recae en la SUTRAN y es sancionado de acuerdo a lo tipificado en los Anexos I y II del presente Reglamento.

45.2. De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto de Urgencia N° 029-2019; el numeral 6.3 del artículo 6 del presente Reglamento; y, el Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM, el OEFA es la autoridad competente para supervisar, fiscalizar y sancionar las obligaciones ambientales, de acuerdo a la tipificación de infracciones y escala de sanciones en materia ambiental aplicables a la Actividades de las plantas de chatarreo a los instrumentos de gestión ambiental, al incumplimiento de los límites máximos permisibles, a la eficacia de la fiscalización ambiental y al incumplimiento de medidas administrativas aprobadas por el OEFA.

45.3. El OEFA y la SUTRAN, para el cumplimiento de sus funciones de fiscalización, pueden coordinar y realizar operativos conjuntos en el marco de lo establecido en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo 004-2019.

Artículo 46. Régimen de Infracciones y sanciones

46.1 Las infracciones y sanciones aplicables a las Entidades de Chatarreo en su calidad de entidades prestadoras de servicios complementarios, cuya fiscalización y sanción se encuentra a cargo de la SUTRAN, se establecen en la “Tabla de Infracciones y Sanciones aplicable a la Entidad de Chatarreo” y en la “Tabla de Infracciones y Sanciones aplicable al Director de la Entidad de Chatarreo”, que como Anexos I y II, respectivamente, forman parte del presente Reglamento

46.2 Las infracciones en materia ambiental son aquellas tipificadas por el OEFA mediante Resolución de Consejo Directivo y las previstas en el Reglamento del Decreto

Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, aprobado por Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM.

Artículo 47. Sanciones aplicables a las Entidades de Chatarreo

47.1 En caso las Entidades de Chatarreo incumplan con lo establecido en el presente Reglamento, son aplicables las sanciones siguientes:

- a) Multa.
- b) Suspensión de la autorización para operar como Entidad de Chatarreo.
- c) Cancelación de la autorización e inhabilitación definitiva para obtener una nueva autorización para operar como Entidad de Chatarreo.

47.2 En caso que las Entidades de Chatarreo incumplan con las obligaciones ambientales, son aplicables las sanciones establecidas por el OEFA, el Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.3 del artículo 6 del presente Reglamento.

47.3 La autoridad competente debe aplicar las sanciones que correspondan sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que pudieran resultar de las infracciones cometidas.

Artículo 48. Sanciones aplicables a los directores de las Entidades de Chatarreo

48.1 En caso los directores de las Entidades de Chatarreo incumplan con lo establecido en el presente Reglamento, la sanción aplicable es la multa.

48.2 La SUTRAN aplica las sanciones que correspondan sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que pudieran resultar de las infracciones cometidas.

Artículo 49. Medidas administrativas

49.1. La SUTRAN, mediante decisión motivada y con elementos de juicio suficientes, antes del inicio, al inicio o en cualquier estado del procedimiento administrativo sancionador, puede adoptar, bajo su responsabilidad, cualquiera de las siguientes medidas preventivas:

- a) Clausura temporal del local
- b) Paralización de la actividad
- c) Suspensión precautoria del servicio

49.2. Asimismo, la SUTRAN puede dictar las medidas correctivas necesarias para restablecer la legalidad alterada por el acto ilícito, a través de la reversión de los efectos causados por esta actuación.

49.3. El OEFA, en el marco de sus competencias, puede dictar las medidas administrativas en el ejercicio de sus funciones de supervisión, fiscalización y sanción establecidas en el Decreto Legislativo N° 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM.

Artículo 50. Procedimiento administrativo sancionador

El procedimiento para la calificación de la infracción e imposición de sanciones es de naturaleza administrativa y se sujeta a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 004-2020-MTC, Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre, y sus servicios complementarios; y, a lo dispuesto en el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 027-2017-OEFA-CD o sus modificatorias, ante el incumplimiento de las obligaciones ambientales supervisadas por el OEFA.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. Actualización del SINARETT

Encárgase al MTC la revisión y modificación, en plazo máximo de sesenta (60) días hábiles contados desde la entrada en vigencia del presente Reglamento, de la Directiva N° 001-2013-MTC-02, “Régimen de Gestión del Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT)”, así como la incorporación de RVD en el SINARETT, a que hace referencia el artículo 30 del presente Reglamento. Las entidades públicas mencionadas en la Cuarta Disposición Complementaria Final del Decreto de Urgencia N° 029-2019, están obligadas a registrar en el SINARETT la información que el MTC requiera en el formato y plazos que éste señale. En el caso de intercambio electrónico de datos entre sistemas de información o plataformas digitales, las entidades públicas citadas, utilizan la Plataforma e Interoperabilidad del Estado (PIDE), conforme el Decreto Supremo N° 083-2011-PCM.

Segunda. Actualización de la información

En el caso de los vehículos comprendidos en el sistema de habilitación o autorización para la prestación del servicio de transporte de personas o mercancías, la autoridad competente de acuerdo a su ámbito de aplicación, debe actualizar su registro de habilitación o autorización para la prestación de dichos servicios, una vez recibido o tomado conocimiento del CDV, debiendo dar de baja al vehículo en su registro respectivo.

Tercera. Prohibición de remates y ventas

Prohíbese, a partir de la entrada en vigencia del presente Reglamento, la venta o remate de vehículos abandonados en depósitos que tengan más de quince (15) años de antigüedad, contados desde su fabricación; los que, conforme a lo dispuesto en el numeral 9.2 del artículo 9 del Decreto Legislativo N° 1214, deben ser objeto de un Proceso de Chatarreo obligatorio.

Está prohibida la venta y receptación de componentes de vehículos siniestrados y abandonados, debiéndose trasladar dichos vehículos a una Planta de Chatarreo, conforme a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1214.

Cuarta. Tipificación de infracciones ambientales

El OEFA, en un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles contados desde el día siguiente a la publicación del presente Reglamento, aprueba la tipificación de infracciones y la escala de sanciones en materia ambiental aplicables a las Plantas de Chatarreo.

Sin perjuicio de ello, las infracciones relacionadas con los instrumentos de gestión ambiental, el incumplimiento de los límites máximos permisibles, la eficacia de la fiscalización ambiental y el incumplimiento de medidas administrativas dictadas por el OEFA son sancionadas mediante la aplicación de las normas de tipificación de infracciones y sanciones generales y transversales aprobadas por la referida entidad.

Quinta. Aprobación de normas complementarias

El MTC a través de su unidad de organización competente, aprueba mediante Resolución Directoral en un plazo de sesenta (60) días calendario, contados desde la publicación del presente Reglamento las siguientes normas complementarias:

1. Metodología para el cálculo del incentivo de los PCH.
2. Metodología para el cálculo de emisiones evitadas con la implementación de los PCH y la valoración de externalidades ambientales, en coordinación con el MINAM.
3. Especificaciones técnicas de las cámaras de video.
4. Especificaciones de los componentes técnicos y estructurales de los vehículos a que hace referencia el literal b) del numeral 20.1 del artículo 20 del presente Reglamento.

Sin perjuicio de ello, el MTC puede expedir otras normas complementarias para la implementación del presente Reglamento.

Sexta. Publicación de beneficiarios/as e incentivos

El MTC publica y actualiza, en su portal institucional, dentro de los primeros quince (15) días hábiles del mes de enero de cada año, la relación de personas naturales y jurídicas beneficiarias; y, semestralmente, la información sobre el incentivo brindado por la Entidad Promotora.

Sétima. Remisión de información

La unidad de organización competente del MTC, remite a la SUTRAN copia de los expedientes de autorización para operar como Entidad de Chatarreo, de manera física o digital, en un plazo máximo de tres (03) días hábiles de realizada la notificación de autorización a la Entidad de Chatarreo.

Octava. Formatos de las Fichas de Registro del Proceso de Chatarreo y CDV

Encárgase a la unidad de organización competente del MTC, para que en un plazo no mayor de cuarenta y cinco (45) días calendario, contados desde la publicación del presente Reglamento, apruebe los formatos de las Fichas de Registro de los Informes de cada una de las etapas del Proceso de Chatarreo, así como el formato del CDV. Asimismo, en dicho plazo se aprueba mediante Resolución Directoral los componentes mecánicos y estructurales completos que deben tener los vehículos para poder acceder a los PCH.

Novena. Sistemas informáticos para el proceso de chatarreo

En un plazo máximo de treinta (30) días calendario, contados desde la publicación del presente Reglamento, la unidad de organización competente del MTC, en coordinación con la Secretaría de Gobierno Digital, en el marco de sus competencias; debe aprobar mediante Resolución Directoral, las especificaciones técnicas de los sistemas informáticos y de seguridad a ser utilizados en el Proceso de Chatarreo, así como de la PNVCH. Las referidas especificaciones técnicas deben estar articuladas con la regulación en materia de seguridad digital, gobierno y transformación digital. Dichos sistemas deben, entre otros aspectos, permitir lo siguiente:

1. Identificación fehaciente y en tiempo real del funcionario o servidor público que ingresa la información al RVD, así como a aquellos que emiten autorizaciones vinculadas al proceso de chatarreo.
2. Identificación de los vehículos chatarrizados.
3. Especificaciones de software y equipos informáticos.
4. Especificaciones para la captura de imágenes y videos.

En un plazo máximo de noventa (90) días calendario, contados desde la publicación del presente Reglamento, se implementa la PNVCH.

Décima. Clasificación anticipada de los proyectos de inversión de infraestructuras de residuos sólidos dedicadas al chatarreo de vehículos

El MINAM, mediante Decreto Supremo, aprueba la clasificación anticipada para los proyectos de inversión de Plantas de Chatarreo en un plazo máximo de (180) ciento ochenta días hábiles contados desde la fecha de publicación del presente Reglamento.

Décimo Primera. Apertura de datos en el proceso de chatarreo

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) publica en el Portal Nacional de Datos Abiertos (PNDA) datos referidos al proceso de chatarreo en formatos abiertos. El MTC publica, como mínimo, la razón social y RUC de la entidad de chatarreo, número de resolución que autorizo a la entidad de chatarreo, número de registro autoritativo de EO-RS., datos de las entidades promotoras y certificado de destrucción vehicular (CDV). Los referidos datos pueden incrementarse conforme su necesidad y valor para cumplir con la Estrategia Nacional de Datos Abiertos Gubernamentales del Perú.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

Primera. Firma digital en la PNVCH

En tanto se implemente la firma digital en la PNVCH, el director de la Entidad de Chatarreo para emitir el CDV, debe realizar lo siguiente:

1. Emitir el CDV a través de la PNVCH.
2. Imprimir el CDV de la PNVCH.
3. Suscribir el CDV de forma hológrafa.
4. Escanear el CDV y cargarlo en la PNVCH.

El procedimiento descrito debe realizarse de manera inmediata, durante la etapa de Emisión del CDV del Proceso de Chatarreo.

Segunda. De las empresas con actividades de chatarreo en curso

Durante el periodo máximo de un (1) año, contado desde la entrada en vigencia del presente reglamento, las empresas que, de acuerdo a su objeto social y la licencia municipal de funcionamiento respectiva, vienen realizando actividad de chatarreo de vehículos y soliciten ante el MTC la autorización como Entidades de Chatarreo, no les resulta aplicable lo dispuesto en el literal c) del numeral 9.1, en el literal b) del numeral 9.2 del artículo 9 y el literal a.2) del numeral 10.1 del artículo 10 del presente reglamento. No obstante, en dicho plazo deben realizar su inscripción en el Registro Autoritativo de EO-RS para las Operaciones de Valorización de chatarreo de vehículos, caso contrario se deja sin efecto la autorización como Entidad de Chatarreo, administrado por el MTC.

Las empresas a las que se refiere el párrafo anterior que soliciten ante el MTC la autorización como Entidades de Chatarreo, consignan en su solicitud de autorización el número de partida registral de constitución donde conste que el objeto social está relacionado al desguace, destrucción o chatarrización de vehículos, de acuerdo lo previsto en el literal a.1) del numeral 10.1 del artículo 10 del presente reglamento; y que cumplen con la condición de tener licencia de funcionamiento vigente y haber prestado, al menos,

un servicio de desguace, destrucción o chatarrización de vehículos con fecha anterior a la publicación de este reglamento.

El OEFA desarrolla supervisiones privilegiando la promoción del cumplimiento y con un enfoque de orientación a riesgos, en ese sentido, durante el periodo establecido en el primer párrafo, realiza supervisiones orientativas a las empresas que realizan la actividad de chatarreo de vehículos en curso, conforme al Reglamento de Supervisión del OEFA, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 006-2019-OEFA-CD y al marco normativo vigente.

ANEXO III

**TRANSCRIPCIÓN DE LA LEY N° 30536 “LEY QUE FOMENTA LA
RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR Y LA FORMALIZACIÓN EN
LA VENTA DE UNIDADES INMATRICULADAS”**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE FOMENTA LA RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR Y LA
FORMALIZACIÓN EN LA VENTA DE UNIDADES INMATRICULADAS**

Artículo 1. Objeto de la Ley

El objeto de la presente Ley es facilitar la venta, a través de un sistema formal, de los vehículos inmatriculados por parte de las personas naturales con la finalidad de renovar el parque automotor y proteger el medio ambiente, así como combatir el lavado de activos en las transacciones de venta de vehículos usados.

Artículo 2. Modificación del literal a) del artículo 13 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo

Modifícase el literal a) del artículo 13 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado mediante el Decreto Supremo 055-99-EF, con el siguiente texto:

“Artículo 13. Base imponible

La base imponible está constituida por:

a) El valor de venta, en las ventas de bienes e importaciones intangibles. Para los casos de venta de vehículos automóviles inmatriculados que hayan sido adquiridos de personas naturales que no realizan actividad empresarial ni son habituales en la realización de este tipo de operaciones, la base imponible se determina deduciendo del valor de venta del vehículo, el valor de su adquisición, el mismo que tendrá como sustento el acta de transferencia vehicular suscrita ante notario”.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única. Vigencia de la Ley

La presente Ley entra en vigencia el primer día calendario del mes siguiente al de su publicación en el diario oficial El Peruano.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los veintidós días del mes de diciembre de dos mil dieciséis.

LUZ SALGADO RUBIANES

Presidenta del Congreso de la República

LUCIANA LEÓN ROMERO

Tercera Vicepresidenta del Congreso de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los once días del mes de enero del año dos mil diecisiete.

PEDRO PABLO KUCZYNSKI GODARD

Presidente de la República

FERNANDO ZAVALA LOMBARDI

Presidente del Consejo de Ministros

ALFREDO THORNE VETTER

Ministro de Economía y Finanzas