



LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CREACIÓN DE LA PLATAFORMA NACIONAL DE GESTIÓN DE LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL.

Los Congresistas de la República del Grupo Parlamentario "ALIANZA PARA EL PROGRESO", que suscriben, a iniciativa de **MAGALY R. RUIZ RODRIGUEZ**, en uso de las facultades que les confiere el Artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y conforme a lo establecido en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente Iniciativa Legislativa:

FORMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CREACIÓN DE LA PLATAFORMA NACIONAL DE GESTIÓN DE VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL.

Artículo 1.- Objeto de la Ley.

La presente ley tiene como objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la creación de la Plataforma Nacional de Gestión de Vehículos al Final de su Vida Útil, justificado en el fomento de la Política de Chatarreo a nivel nacional y así mejorar la calidad de vida de la población.

Artículo 2.- Finalidad de la Ley

La finalidad de la presente Ley es garantizar el inicio, desarrollo y culminación de la creación de la Plataforma Nacional de Gestión de Vehículos al Final de su Vida Útil para organizar, uniformizar y promover el desarrollo de la Política de Chatarreo a Nivel Nacional, mediante el establecimiento de principios, procesos y servicios relacionados con las modalidades de chatarreo.

Artículo 3.- Justificación de la declaración de necesidad pública e interés nacional

La declaratoria de necesidad pública e interés nacional de la creación de la Plataforma Nacional de Gestión de Vehículos al Final de su Vida Útil se sustenta en las siguientes razones:

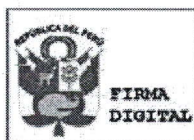
- Fomentar la gestión eficiente de los vehículos al final de su vida útil mediante el chatarreo voluntario u obligatorio de los mismos.
- Uniformizar y articular en un solo espacio una serie de acciones requeridas para materializar el proceso de chatarreo vehicular.
- Fortalecer la participación ciudadana en el marco de la Política de Chatarreo a nivel nacional.

Artículo 4.- Sujetos beneficiarios

Precisase que los sujetos beneficiarios como consecuencia de la declaratoria de necesidad pública e interés nacional de la presente Ley, son los ciudadanos en general, las entidades de chatarreo y las instituciones del sector público de los tres niveles de gobierno que participen de la Política de Chatarreo a Nivel Nacional en cualquiera de sus dos modalidades.

Artículo 5.- Financiamiento

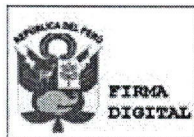
Los gastos de implementación de lo dispuesto en la presente Ley se financiarán con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales al tesoro público. El Ejecutivo podrá gestionar fuentes adicionales de financiamiento, en conformidad con la normativa vigente.



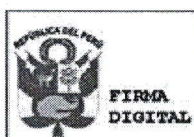
Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmery FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/06/2025 12:42:52-0500



Firmado digitalmente por:
CHIABRA LEON Roberto
Enrique FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/06/2025 12:03:42-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA María
Grimaneza FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/06/2025 12:13:12-0500



Firmado digitalmente por:
GARCIA CORREA Idelso
Manuel FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/06/2025 10:14:31-0500



Firmado digitalmente por:
CAMONES SORIANO Lady
Mercedes FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/06/2025 10:29:06-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/06/2025 11:52:44-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/06/2025 11:52:23-0500



Firmado digitalmente por:
HEIDINGER BALLESTEROS
Neley Lidia FAU 20181740128
soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/06/2025 11:38:55-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **30** de **junio** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 11774/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



.....
GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

Durante las últimas décadas se ha observado un consumo masivo a nivel nacional de bienes y servicios, esta situación ha impactado directamente en la proliferación de diversos tipos de residuos sólidos. Uno de los más notables está vinculado al crecimiento de la demanda automovilística, mediante la cual ciudadanos han adquirido vehículos con la finalidad de movilizarse o brindar servicios de transporte. Si bien, eso ha significado una mejora en su calidad de vida y el ejercicio íntegro del derecho al libre tránsito; existe costos asociados al uso de estos bienes que recientemente han sido identificados.

Tabla 1. Vehículos vendidos en el Perú

		AÑO		
		2021	2022	2023
TIPO DE VEHÍCULO	Vehículos Livianos	155 000	160 000	168 000
	Camiones - Trotacamiones	16 000	15 000	15 000
	Minibús - ómnibus	2 000	2 500	2 300
	Vehículos Menores	425 000	366 000	330 000
		598,000	543,500	515 300

Fuente: Realización propia en base a AAP (2024)

Los vehículos a diferencia de otros residuos sólidos que son desechados de manera cotidiana en sitios asignados por las autoridades locales como las municipalidades distritales, no son fácilmente descartados incluso cuando estos ya son considerados obsoletos y vienen generando graves externalidades, sino que su disposición final se encuentra supeditada a las regulaciones e incentivos que brinde o provea la autoridad competente en la materia, que en este caso es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Por su parte, la gestión de residuos sólidos no se sustenta únicamente en las competencias asignadas a los ministerios directamente involucrados como autoridades competentes, sino que están vinculadas directamente a la Carta Magna y las disposiciones de la misma referente a la protección de derechos fundamentales impostergables. La *Constitución Política del Perú* contempla la necesidad de proteger y promover la salud de la ciudadanía. En ese sentido, uno de los ejes más importantes en la materia no sólo contempla el acceso a los servicios de salud física y mental básicos, lo cual incluye el respeto universal a la dignidad humana como establece el artículo 7°:

"Todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y la de la comunidad, así como el deber de contribuir a su promoción y defensa. La persona incapacitada para velar por sí misma a causa de una deficiencia física o mental tiene derecho al respeto de su dignidad y a un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad"

Sino también, estima la necesidad de proveer un medio ambiente saludable mediante la explotación equilibrada de los bienes existentes a nivel nacional; según el **artículo 67°**:

"El Estado determina la política nacional del ambiente. Promueve el uso sostenible de sus recursos naturales"

Estas disposiciones legales, establecen claramente que existe un deber y compromiso del Estado Peruano en proporcionar un medio ambiente equilibrado para que las personas puedan preservar su salud. Sin la cual se ven restringidos de realizar de manera libre y efectiva el ejercicio de sus otros derechos, facultades e incluso responsabilidades.

Enfocándonos en un aspecto mucho más específico y sectorial, la **Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**, establece en el numeral 3 del artículo 4° sobre la libre competencia y rol de Estado lo siguiente:

"El Estado procura la protección de los intereses de los usuarios, el cuidado de la salud y seguridad de las personas y el resguardo del medio ambiente"

Este cuidado y seguridad debe ser observada en la ejecución de las competencias del MTC como ente regulado por esta normativa; lo cual implica evaluar y atender a las problemáticas actuales que surgen de la sobrepoblación del parque automotor por vehículos obsoletos como son la contaminación ambiental, siniestralidad vial e incluso la restricción al libre tránsito.

Estos fundamentos legales, sostienen la necesidad de intervenir respondiendo a lo estipulado en la legislación nacional y fortalecer la misma mediante una iniciativa coherente con la protección de un derecho básico como es el derecho a la salud humana y ambiental.

PROBLEMÁTICA

Se observa que existe una situación que debe ser abordada considerando que la proliferación de residuos sólidos en este caso, vehículos al final de su vida útil es un realidad nociva y perniciosa para los ciudadanos. Sin embargo, es importante brindar algunos alcances que permitan comprender la magnitud de la misma incluyendo cada uno de sus dimensiones y como éstas ya han venido siendo abordadas por el MTC con ciertas deficiencias como es el caso de la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados (PNVCH) regulada mediante el **Decreto Supremo N° 005-2021-MTC** que aprueba el Reglamento Nacional para el fomento al chatarreo.

La gestión de vehículos al final de su vida útil ha sido identificada como una necesidad a nivel sectorial de manera relativamente sostenida desde 2021 mediante impulsos normativos y avances en materia de ejecución. En ese sentido, ¿qué implica la gestión de este tipo de vehículos? A rasgos generales, la política de chatarreo está en retirar del parque automotor aquellos vehículos que por sus características en relación al año de fabricación vienen causando contaminación. El chatarreo como actividad comprende el desguace del vehículo y la disposición de aquellos elementos o residuos que por sus características puedan ser reciclados atendiendo a un principio de sostenibilidad y cuidado ambiental.

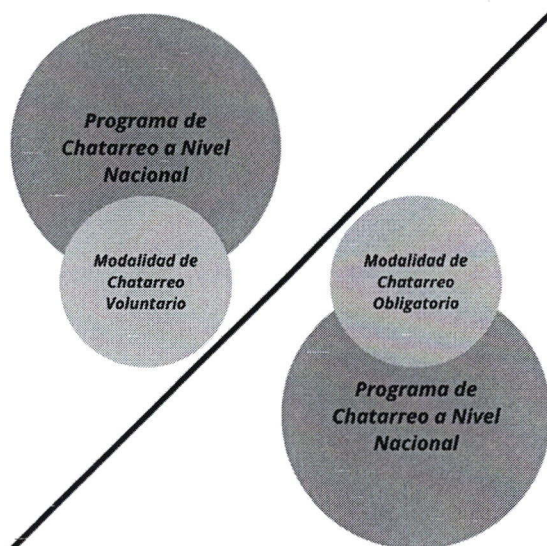
Asimismo, esta política está configurada para ser desarrollada en dos modalidades que responde a diferentes criterios. Por un lado, se encuentra el chatarreo voluntario que como su nombre lo indica está directamente relacionado con la iniciativa y predisposición del propietario vehicular de disponer finalmente de sus vehículos con fines de renovación o no. Por otro lado, el chatarreo obligatorio se restringe o dirige a aquellos vehículos cuyos propietarios hayan cometido infracciones en materia de tránsito y transporte; lo cual ha implicado el internamiento del mismo en los depósitos gestionados directa o indirectamente por las autoridades competentes y la Policía Nacional del Perú.

Como se puede prever la materialización de esta iniciativa no ha respondido eficazmente a la finalidad y objetivo con la que fue creada, sino que se ha reducido a un ámbito específico y limitado que no ha generado un verdadero impacto a nivel ambiental ni de transporte; es por ello la importancia de que se declare de necesidad pública e interés nacional el inicio, desarrollo y culminación la creación de la Plataforma Nacional de Gestión de Vehículos al Final de su Vida Útil.

Desarticulación:

La política/programa de chatarreo vehicular a nivel nacional ha estado caracterizada por una desarticulación total que se manifiesta en un acercamiento limitado a las dimensiones que la conforman. Como muchas intervenciones a nivel nacional, la gestión de vehículos al final de su vida útil en esta dimensión parte del presupuesto de la promoción de un tratamiento ambiental y socialmente responsable de los vehículos obsoletos. Sin embargo, para que esta situación llegue a alcanzarse es necesario la intervención en las tres esferas directamente involucradas como son los propietarios vehiculares, proveedores de servicios de chatarreo y las instituciones públicas.

Ilustración 1. Desarticulación



Desde el impulso gubernamental que se viene gestando en 2019, cada una de estas esferas han sido consideradas como ámbitos no vinculados; ignorando la naturaleza íntegra que debería tener la misma política¹. En primer lugar, la política de chatarreo surge de la demanda que podría tener un ciudadano en su rol de propietario con respecto a este servicio. Demanda que debe ser fortalecida e incluso creada por la difusión y comunicación de los beneficios y ventajas de recurrir a los mismos; lo cual no se ha dado.

En segundo lugar, como contraparte a la creación o fortalecimiento de está demanda debe encontrarse la oferta; la cual depende principalmente de la existencia de proveedores de este servicio. Es decir, empresarios que estén dispuesto a invertir y actuar de manera sostenida en pro de la creación de una industria naciente como es el caso de la actividad de chatarreo. Para lo cual deben identificar incentivos que motiven su participación; lo cual tampoco ha sido estimado en los cálculos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En este aspecto, la única respuesta brindada por el MTC ha sido la implementación de la Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados (PNVCH); destinada al registro y actualización de las acciones de las entidades de chatarreo como proveedores de servicios en la materia. A través de esta herramienta digital, de acceso restringido, se brinda un informe detallado sobre cada una de las 6 etapas del proceso de chatarreo referenciadas en el artículo 18 del Decreto N° 005-2021-MTC. Las cuales son: evaluación documentaria del vehículo, verificación física del vehículo, retiro de fluidos y materiales y/o componentes peligrosos del vehículo, desguace del vehículo, compactación de las partes del vehículo y emisión del certificado de destrucción vehicular.

¹ Se publica el **Decreto de Urgencia N° 029-2019**, Decreto De Urgencia que establece incentivos para el Fomento del Chatarreo

En tercer lugar, el funcionamiento óptimo de la oferta y la demanda primordial para la creación de la industria de chatarreo a nivel nacional depende de la intervención del Estado en materia de regulación. La cual debe apelar a crear incentivos, pero también brindar seguridad entorno a las expectativas de los ciudadanos y de los empresarios. Reconociendo que son ellos finalmente quienes exigirán este tipo de servicios no sólo como una política sino como una necesidad que responde al ejercicio libre e íntegro de sus derechos.

Descoordinación:

Si bien la desarticulación corresponde a una dimensión política y regulatoria, la política/programa de chatarreo a nivel nacional tiene un marcado rasgo de descoordinación. Este aspecto viene limitando la materialización de esta en los aspectos más técnicos y cotidianos que al final terminan siendo fundamentales para un avance programático y progresivo de la misma que explica el bajo número de vehículos chatarrizados a la fecha, los cuales según cifras de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao solo han sido 240.

Por una parte, el chatarreo de un vehículo ya sea en la modalidad de obligatorio o voluntario está justificadamente condicionado al cumplimiento de ciertos requisitos legales y administrativo. Los cuales aportan seguridad jurídica al mismo y permiten que se lleve a cabo un proceso transparente y ordenado. No obstante, para que ello pueda alcanzarse es necesario que las instituciones públicas como autoridades competentes en la materia sean capaces de establecer espacios de comunicación y trabajo funcionales.

Estos espacios, facultan a estas autoridades compartir información, verificar datos y con ello tomar decisiones conjuntas en un tiempo determinado y aceptable que no afecte ni genere costos adicionales para el usuario en su calidad de propietario o proveedor de servicios de chatarreo. Incluso beneficiando de manera directa el funcionamiento de las mismas instituciones entorno a las actividades que realizan. Actividades que por su particularidad demandan la provisión de recursos materiales e inmateriales importantes.

Por otra parte, una segunda arista relevante de la descoordinación que se evidencia está relacionada con la necesidad de brindar una constante actualización y evaluación de los avances de la política; lo cual solo puede generarse mediante un espacio que provea datos o cifras que indiquen el estado situacional de la misma. Sobre todo, en un contexto donde cada vez que se brindan mayores avances en la gestión de residuos sólidos se hacen uso de tecnologías menos costosas, pero sobre todo más eficientes.

Tomando en cuenta lo expresado previamente, es necesario precisar que existe una problemática general y urgente relacionada a la gestión de este tipo de residuos sólidos como son los vehículos al final de su vida útil. Lo cual demanda una intervención gubernamental, hecho que si bien ha sido identificado por el Poder Ejecutivo no se ha dado de la manera adecuada.

En ese sentido, la ejecución de la política de chatarreo demanda de un acercamiento íntegro y sólido a la dimensión ciudadana, empresarial e institucional de manera equitativa no como esferas aisladas sino interconectadas.

LEGISLACIÓN COMPARADA

Previamente a brindar una explicación detallada sobre la propuesta legislativa, ha sido necesario analizar y evaluar cual ha sido el acercamiento que han tenido otros países a esta problemática, la cual se ha desarrollado de maneras diversas de acuerdo a sus prioridades y recursos. **Un primer grupo de países** ha buscado gestionar la existencia de vehículos mediante la promulgación de leyes de carácter nacional dirigidas a establecer principios, competencias y responsabilidades. En este grupo se encuentran principalmente aquellos Estados que dentro de sus territorios desde hace algunas décadas se han visto inmersos en un proceso de industrialización masiva que ha derivado en el nacimiento de un sector automovilístico exportador. Es el caso de Japón, Alemania o Italia, los cuales en mayor o menor medida han establecido el rol que debe cumplir el propietario del vehículo, el fabricante y la autoridad pública.

Un segundo grupo de países, ha intervenido de manera parcial en esta problemática apelando a una participación más activa del sector empresarial. Este papel mucho más reducido y limitado ha generado que los Estados prioricen una regulación natural de la materia. Esto puede explicarse considerando que existen diferencias estructurales con respecto al primer grupo de países, ya que estos no se han construido una industria automovilística de gran alcance como es el caso de Australia o Estados Unidos. Asimismo, esto también ha estado influenciado por la naturaleza y estructura política de los mismos; estimando que cada una de sus unidades territoriales pueden administrarse de manera autónoma.

Si bien esta clasificación, brinda un panorama general sobre la intervención diferenciada que han podido tener los Estados a nivel global; es necesario fortalecer esta revisión con ciertas iniciativas que han buscado gestionar de manera mucho más específica y determinada esta problemática. De las diversas iniciativas, se han logrado identificar dos sumamente relevantes por sus diferencias, similitudes y complejidades.

Como muestra el cuadro 1, países como Reino Unido e India han iniciado un camino de transformación digital en la gestión de la materia haciendo uso de plataformas digitales desde el 2005 y 2022 respectivamente. Esta transformación ha apelado a buscar y construir un espacio de acceso principalmente para el ciudadano que contemple una variedad de servicios entorno a la disposición final de vehículos al final de su vida útil. Como es el caso de datos, información y orientación sobre el costos, procedimientos o ubicaciones.

Cuadro 1. Uso de Plataformas Digitales

PAIS	INICIATIVA	AÑO	DIMENSIONES	DESCRIPCIÓN
Reino Unido	"Car.co.uk" ²	2005 – actualidad	Acceso ciudadano	Enfocada principalmente en las necesidades ciudadanas, la plataforma se configura como un espacio de orientación que ofrece información sobre los procesos que debe realizar el propietario de un vehículo para disponer finalmente del mismo. Asimismo, ofrece acceso a mapas y un directorio para contactarse con las empresas que pueden realizar el servicio de desguace y los costos comparados.
India	National Single Window System "Vehicle Scrapping Policy" ³	2022 – actualidad	Acceso ciudadano Acceso proveedor Acceso institucional	La plataforma, articula los servicios que podría solicitar el propietario del vehículo con la oferta del proveedor y la regulación e intervención gubernamental de los ministerios involucrados y las autoridades locales. Asimismo, permite un acceso diferenciado dependiendo del usuario.

Estas iniciativas, a pesar de sus diferencias y especificidades; abordan la problemática de manera mucho más directa y permiten responder a los objetivos planteados sin reducir de manera superficial lo que implica la gestión de los vehículos obsoletos priorizando el rol del ciudadano, el empresario y el Estado en la política como actores directamente interrelacionados que deben formar parte activa de todo el sistema.

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

La naturaleza de la problemática demanda que la solución de la misma este caracterizada por una visión integra y consensuada de todos los elementos necesarios para lograr que la política de chatarreo se convierta en una medida efectiva y eficaz. Es por ello, que como inicio de la solución, la misma parte de la promoción de una plataforma virtual como el medio más válido y pertinente, siendo por ello que resulta necesario que se declare de necesidad pública e interés nacional la creación de la Plataforma Nacional de Gestión de Vehículos al Final de su Vida Útil.

Uso de una herramienta digital:

Las tecnologías de la información y la comunicación, como son comúnmente conocidas, juegan un rol fundamental en la vida de las personas ya sea en la realización de sus actividades

² <https://www.car.co.uk/scrap-my-car/faqs/general/how-to-scrap-my-car-legally>, visto el 08 de junio de 2025

³ <https://www.nsws.gov.in/portal/scheme/scrappagepolicy#:~:text=This%20policy%20will%20help%20phase,t he%20States%20through%20this%20system>, visto el 08 de junio de 2025

cotidianas como son el hecho de interactuar con otras personas, pero también realizar actividades o tareas en entornos definidos como pueden ser los espacios laborales y educativos. En ese sentido, ciudadanos de todas las edades han observado y experimentado grandes cambios a raíz de la irrupción masiva de estas herramientas desde hace algunos años. Sin embargo, esta transformación no se ha restringido únicamente a la sociedad civil, sino que también ha impactado en el desarrollo de las acciones gubernamentales.

Es por ello que, cada vez se hace más notorio que la solución de diversas problemáticas públicas demanda a la promoción de alternativas que hagan uso de las tics. Pues estas proporcionan dos ventajas fundamentales con respecto a los aportes de otro tipo de intervenciones. Por un lado, permiten superar las barreras territoriales que muchas veces impiden que los ciudadanos puedan acceder a diversos tipos de servicios públicos. Por otro lado, mediante el uso de estas herramientas es posible reducir los costos materiales e inmateriales asociados a ciertos trámites o tareas que deben realizar los servidores públicos en el cumplimiento de sus funciones.

Estas ventajas comparativas, han generado una priorización de este tipo de acercamiento sobre otros. En ese sentido, la envergadura de la problemática a la que atiende la presente iniciativa legal demanda el establecimiento de una gestión efectiva que abarque cada una de las deficiencias en la gestión de vehículos obsoletos como son la desarticulación y desintegración de la política de chatarreo a nivel nacional. Esta gestión solo puede realizarse mediante el uso de este tipo de herramienta tecnológicas, específicamente de una plataforma digital, siendo por ello, la importancia de que se declare de necesidad pública e interés nacional el inicio, desarrollo y culminación de la creación de la Plataforma Nacional de Gestión de Vehículos al Final de su Vida Útil.

Mediante la implementación de esta plataforma será posible la **construcción de un ecosistema** que permita la inclusión de todas las dimensiones asociadas con un planeamiento estratégico entorno a la gestión de vehículos obsoletos como son: las modalidades de chatarreo, las etapas del proceso y los actores involucrados. Lo cual repercute a favor del medio ambiente, los ciudadanos y un transporte operativo, seguro y útil. Identificándose por ello que, está es la medida más factible para su creación.

Estructura de la iniciativa legislativa:

La formula legal está compuesta por **cinco artículos**, cada uno de ellos contemplan aspectos específicos de la misma. Con respecto al primer y segundo artículo este busca establecer cuál es el objetivo general de la iniciativa que está directamente relacionado con declarar de necesidad pública e interés nacional la creación de la Plataforma Nacional de Gestión de Vehículos al Final de su Vida Útil, justificado en el fomento de la Política de Chatarreo a nivel nacional y así mejorar la calidad de vida de la población, así como su finalidad el cual es garantizar el inicio, desarrollo y culminación de la creación de la Plataforma Nacional de Gestión de Vehículos al Final de su Vida Útil para organizar, uniformizar y promover el desarrollo de la Política de Chatarreo a Nivel Nacional.

Por su parte los artículos 3, 4 y 5 detallan aspectos fundamentales como son la justificación de la declaración de necesidad pública e interés nacional de la creación de la Plataforma Nacional de Gestión de Vehículos al Final de su Vida Útil, la cual es fomentar la gestión eficiente de los vehículos al final de su vida útil mediante el chatarreo voluntario u obligatorio de los mismos; uniformizar y articular en un solo espacio una serie de acciones requeridas para materializar el proceso de chatarreo vehicular; y fortalecer la participación ciudadana en el marco de la Política de Chatarreo a nivel nacional, así como establecer los sujetos beneficiados, y su financiamiento

Alcances:

La composición legal de la presente iniciativa, conjuga un alcance sólido para buscar que se gestione adecuadamente los vehículos al final de su vida útil. Como se muestra en el Gráfico 2, este alcance se materializa en un enfoque intersectorial, multisectorial y transversal que se relacionará de manera eficiente mediante la creación de la Plataforma y que impactará positivamente a nivel político.

Ilustración 2. Enfoques



La inclusión de la plataforma no sólo permitirá el cumplimiento de las funciones que tienen en la materia, sino que fortalecería la operatividad de la Política de Chatarreo a Nivel Nacional. Como se observa en el gráfico 3, existe una interrelación que conecta a diversas entidades del sector que deben realizar acciones coordinadas de manera periódica pero que necesitan para ello un espacio de trabajo y comunicación que según lo observado a la fecha no ha existido de manera práctica.

Ilustración 3. Enfoque Interinstitucional



En ese sentido, la creación de la plataforma va a aportar un alcance intersectorial; que facultará la coordinación y comunicación de entidades del mismo sector. Esta medida se deberá construir sobre la multisectorialidad, teniendo en cuenta las consecuencias nocivas que tiene la proliferación de vehículos en mal estado por la vía pública para el medio ambiente y la salud ciudadana, la cual no es solo una problemática identificada por el MTC sino también por el Ministerio del Ambiente (MINAM). La cual ya viene cumpliendo cierto rol con respecto a la ejecución de la Política de Chatarreo a Nivel Nacional que se vería fortalecido y renovado.

El MINAM es el ente encargado no solo de reglamentar y ejecutar la Política de Gestión de Residuos Sólidos a nivel nacional, sino que se encarga de autorizar las operaciones que buscan realizar las empresas en materia de gestión de residuos sólidos⁴. Entre las cuáles se encuentran las Entidades de Chatarreo que proveen servicios de desguace como las que se encuentran contempladas en la Política de Chatarreo. En ese sentido, la participación que este ministerio debe tener en la materia es crucial y determinante.

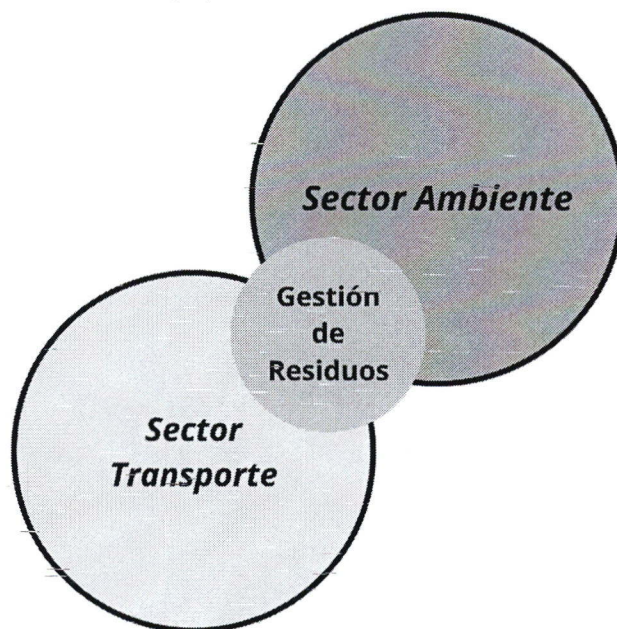
Asimismo, si bien esa es una de las funciones primordiales que tiene el MINAM con respecto al chatarreo de vehículos obsoletos; este rol también se extiende a la supervisión y fiscalización que cumple el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA). Esta institución pública, técnica y especializada se encarga de evaluar constantemente que estas empresas que forman parte del Registro Autoritativo cumplan con los criterios básicos de

⁴ Registro Autoritativo de Empresas Operadoras de Residuos Sólidos (EO-RS)

cuido y protección ambiental con respecto a la infraestructura y el tratamiento de los residuos, entre otros.

Como se muestra en el gráfico 4, sumado a la naturaleza intersectorial que posee la plataforma se provee un alcance multisectorial que reconoce que el funcionamiento y operatividad de la misma demanda que se incluya y promueva la participación e intervención activa del MINAM y los órganos adscritos al mismo. Ya sea para la materialización de procesos administrativos como las autorizaciones o directrices esenciales para proporcionar una regulación más específica y actualizada en relación al cuidado del medio ambiente.

Ilustración 4. Enfoque Multisectorial



De lo detallado previamente, se identifica que a nivel público; la creación de la plataforma demandará la inclusión de múltiples entidades que proceden de dos sectores primordiales como es el MTC y MINAM.

Por lo que, para la materialización íntegra de una política de chatarreo a nivel nacional es esencial la construcción de una cultura que abogue y promueva la gestión responsable de este tipo de residuos. Sobre todo, cuando una de las modalidades de la misma implica la entrega voluntaria del vehículo por parte de su propietario para que sea objetivo del proceso de desguace.

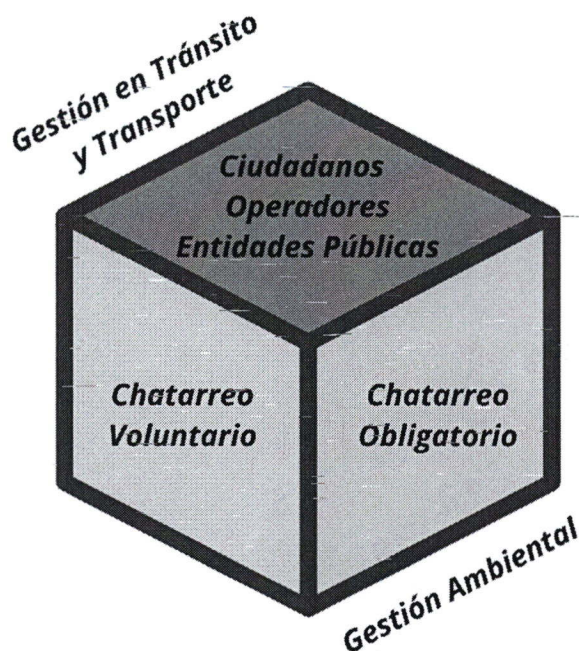
Teniendo en cuenta, todo lo antes descrito, mediante la creación de la plataforma se debe priorizar y preponderar el rol de aquel ciudadano que con un conocimiento en construcción de lo que implica este tipo de política va a acceder a este tipo de servicio, en muchos casos por primera vez. Justamente en atención a esa experiencia, esta herramienta digital deberá buscar configurar un espacio que englobe todas las necesidades que la persona podría tener

durante este proceso; siendo éstos los costos asociados al traslado de un vehículo, las entidades de chatarreo que podrían atenderlo, el costo en el mercado de los residuos obtenidos, los plazos estipulados o los procedimientos administrativos, etc.

Por otro lado, los procesos de naturaleza administrativa exigen que la entidad de chatarreo y su personal se dediquen a trazar datos relacionados a estos vehículos en cumplimiento de los requisitos establecidos para chatarrearlos. Lo cual, a su vez, demandan que realicen constantes coordinaciones y comunicaciones con entidades públicas de diversos sectores como es el caso de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP), la Policía Nacional del Perú (PNP), etc. Justamente y atendiendo a la realización de estas funciones, la plataforma deberá permitir que las entidades accedan a canales de comunicación y un sistema que les permita compartir la información requerida con estas instituciones públicas.

En consecuencia, se justifica ampliamente abordar esta problemática en respuesta a cada una de las dimensiones de la política de chatarreo e incluir satisfactoriamente la participación de los ciudadanos como propietarios vehiculares y las empresas que se encuentren operando como prestadores de este tipo de servicios. Por supuesto, esta visión también deberá contemplar el acceso que deben tener las autoridades públicas, ya sea en su carácter de promotoras, reguladoras o fiscalizadoras. En el gráfico 5, se expresa claramente como todos los elementos mencionados dan sentido a la conformación de un ecosistema de trabajo como es la creación de la Plataforma Nacional de Gestión de Vehículos al Final de su Vida Útil.

Ilustración 5. Ecosistema



II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

La entrada en vigencia de la presente iniciativa legislativa no implica la modificación, derogación o sustitución de norma legal alguna dentro del ordenamiento jurídico nacional. Se trata de una disposición de carácter declarativo, que busca establecer la prioridad nacional de la creación de la Plataforma Nacional de Gestión de Vehículos al Final de su Vida Útil, sin alterar el marco legal vigente.

Asimismo, la propuesta es plenamente concordante con los principios y disposiciones contenidas en la Constitución Política del Perú, en particular con el artículo 7 y 67, que reconoce el derecho de toda persona a la protección de su salud, así como determina la política nacional del ambiente y promueve el uso sostenible de sus recursos naturales, por su parte la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala que el Estado procura la protección de los intereses de los usuarios, el cuidado de la salud y seguridad de las personas y el resguardo del medio ambiente.

La norma también se encuentra alineada con la Política General de Gobierno 2021-2026, aprobada por Decreto Supremo N° 164-2021-PCM, en cuyo Eje 8 se establece que se acelere el gobierno y transformación digital del sector público impulsando el ecosistema de tecnología y fortaleciendo la gobernanza digital en el país. Por lo tanto, la vigencia de esta norma fortalece la coherencia normativa del país en materia de transporte, respetando plenamente los principios constitucionales y legales.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa, por su naturaleza declarativa y orientadora, no genera costos adicionales al Tesoro Público. Sin embargo, la creación de la Plataforma, requiera de financiamiento, el cual será asumido con el presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), y de considerarse necesario, se explorarán fuentes adicionales de financiamiento, para optimizar su ejecución.

Ahora bien, sin perjuicio de antes señalado, se describen los impactos positivos de manera directa e indirecta.

Los beneficios identificados atañerían directamente a una mejora concreta en la vida de millones de ciudadanos que se vienen viendo afectados por altos índices de contaminación ambiental que redundan en su salud y que también se ven expuestos a un acceso restringido y limitado debido a la congestión y tráfico.

Cuadro 1. Beneficios directos asociados a la Implementación de la Plataforma Nacional de Vehículos al Final de su Vida Útil

Dimensión	Beneficiarios	Indicadores Asociados	Definición
Ambiental	Ciudadanía	- Disminución de emisiones de gases contaminantes. - Mejora de la calidad del aire.	La implementación de la Plataforma impactará directamente en la mejora del índice de calidad de aire, el cual mide la cantidad de partículas 2.5 compuestas por hollín, suciedad, humo y gotas líquidas ⁵ . Este índice para el año 2024 señala que el Perú tenía una medida de 18.8 µg/m ³ (microgramos de material particulado por metro cúbico de aire), ubicándose como uno de los países con peor calidad de aire a nivel regional.
Social/Sanitaria	Ciudadanía	- Reducción de muertes causadas por contaminación de los medios de transporte al año. - Reducción de muertes causadas por accidentes de tránsito.	La Agencia de Protección Ambiental del Gobierno de Estado Unidos de Norteamérica, estimo que durante el 2022 la contaminación ambiental causo la muerte de 10 000 personas en Lima y Callao. Esta contaminación asociada a la proliferación de vehículos obsoletos se vería directamente controlada por la entrada en vigencia de esta plataforma. En ese mismo sentido, el retiro de estos vehículos también disminuiría las altas cifras de siniestralidad vial que se han experimentado desde 2024 con un total de 2571 fallecidos en accidentes de tránsito.
Tránsito y Transporte	Ciudadanía	- Reducción de la congestión vehicular. - Reducción del tiempo promedio destinado al tránsito en horas punta.	La presencia de vehículos obsoletos en la vía pública, en tránsito o estacionados, viene generando que Lima se ubique en el séptimo puesto como una de las ciudades con peor tráfico a nivel mundial. Lo cual, implica una pérdida promedio de 155 horas al año en hora punta (Tom Tom, 2024). En ese sentido, la disposición final de este tipo de vehículos también permitiría que millones de ciudadanos reduzca sus tiempos de viaje y realicen sus actividades cotidianas con muchas más facilidades.

Fuente: Realización propia.

Si bien, existe una proyección sumamente positiva con respecto a los beneficios directos de la implementación de la Plataforma Nacional de Gestión de Vehículos al Final de su Vida útil; como se ha mencionado en reiteradas ocasiones esta iniciativa también apela a la construcción de una industria compleja entono a las actividades de chatarreo. Por un lado, se crearán nuevos puestos de trabajo que incidirán en el bienestar económico y social de miles

⁵ También conocida como materia particulada.

de ciudadanos y, por otro lado, se iniciará una transición energética que demandará la fabricación e importación de un nuevo tipo de vehículos como son los electrónicos.

Cuadro 2. Beneficios indirectos asociados a la Implementación de la Plataforma Nacional de Vehículos al Final de su Vida Útil

Dimensión	Beneficiarios	Indicadores Asociados	Definición
Económica	Empresarios del rubro de gestión de residuos sólidos	Entidades de chatarreo operativas.	En la actualidad solo viene operando a nivel nacional una entidad de chatarreo, la entrada en funcionamiento de la Plataforma permitirá incentivar el funcionamiento de este tipo de empresas de manera sostenida y prolongada.
Económica	Propietarios Vehiculares	Precio de los residuos del proceso de desguace.	El ciudadano que emprenda el proceso de chatarreo vehicular voluntario, no sólo cumplirá de manera responsable con el tratamiento de su vehículo, sino que también se verá recompensado económicamente al acceder al pago que reciba por los residuos que se obtengan del mismo. Los cuales pueden ser comercializados en industrias como la siderúrgica.
Económica/ Social	Ciudadanos en general	Número de puestos de trabajo en Entidades de Chatarreo.	A la par que se otorgará una oportunidad económica a los empresarios que administraran una entidad de chatarreo, éstos también demandarán personal para el cumplimiento de sus funciones en cada una de las etapas del proceso de chatarreo ya sea en el área operativa, administrativa o documentaria.
Económica/ Ambiental	Empresarios del rubro automotriz	Número de vehículos eléctricos vendidos.	Unos de los alcances indirectos de la implementación de la Plataforma es la promoción de una demanda de movilidad basada en la transición energética, como son los vehículos eléctricos. La renovación del parque automotor bajo estos nuevos criterios fortalecerá el crecimiento de un sector cada vez más relevante y responsable.

Fuente: Realización propia.

IV. LA RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL.

La presente iniciativa legislativa se encuentra enmarcada de manera diversa en la de la Agenda Legislativa para el período anual de sesiones 2024-2025. En primer lugar, se encuentra directamente encaminada al tercer objetivo de la misma como es la **"búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica"**. Mediante esta reglamentación, se pretende fortalecer la normativa en el sector transporte en una temática que viene siendo recientemente identificada como un sector en pleno desarrollo y crecimiento como es la industria de la gestión de vehículos obsoletos. La cual como se ha expresado previamente es una ventana de oportunidad no solo para los ciudadanos que desean acceder a este tipo de servicios sino para muchos operadores que desean formar parte e invertir en empresas de chatarreo.

En segundo lugar, esta propuesta también atañe a la política nacional relacionada al **"desarrollo sostenible y gestión ambiental"**; si bien la implementación de la Plataforma Nacional de Gestión de Vehículos al Final de su Vida Útil apela al tratamiento de vehículos obsoletos, esta gestión está finalmente encaminada a propiciar el establecimiento de un medio ambiente sano y equilibrado. El cual repercutirá directamente en la salud de millones de ciudadanos y ciudadanas a nivel nacional atacando directamente las externalidades negativas que causan la presencia de este tipo de vehículos como son la contaminación ambiental atmosférica y acústica.

En último lugar, el presente proyecto de ley está vinculado al cuarto objetivo del acuerdo nacional; como es un **"estado eficiente, transparente y descentralizado"**. Sumado a la protección y promoción de un medio ambiente equilibrado y un sistema de transporte óptimo, a través de esta plataforma se busca afirmar la existencia de un Estado eficiente y transparente. En ese sentido, el uso de las tics busca brindar un panorama de modernización y eficiencia en la administración pública; pues no solo los ciudadanos y operadores harán uso de esta, sino que las entidades públicas ejecutarán sus actividades y funciones de manera estable y programada.

Para finalizar, existe una correspondencia explícita entorno a los alcances y construcción de este proyecto con respecto a los objetivos del Acuerdo Nacional, los cuál sostiene y refuerza la importancia y pertenencia que su aprobación tendría no solo en el sector transporte o el sector ambiente sino a nivel general y definitivo en la vida de millones de peruanos que no solo recuperarían un entorno apto sino accederían a nuevos servicios y oportunidades.

Lima, 09 de junio de 2025