



BONO CHATARRERO

INFORME ELABORADO POR LA
GERENCIA DE ESTUDIOS ECONÓMICOS

Las políticas de liberalización de importación de vehículos usados implementadas durante la década de los años 90, así como las medidas de desregulación de la actividad del transporte público de pasajeros, provocaron

un crecimiento desordenado del parque automotor peruano, con unidades obsoletas, peligrosas y contaminantes. El resultado fue que se privilegió la importación de vehículos usados.

Así, el crecimiento del parque automotor para la prestación de los servicios de transporte de pasajeros con unidades (combis y taxis) que no permiten un uso racional de la capacidad e infraestructura vial, y el deficiente diseño de nuestras vías e intersecciones, ha generado niveles de congestión vehicular tan altos que los tiempos de viaje se han alargado.

De no corregirse lo anterior, se esperaría que el número de accidentes de tránsito, que en el 2019 superó los 113,000 casos, y los niveles de contaminación seguirán en aumento.

En cuanto al transporte de carga y pasajeros, se debe considerar que los vehículos antiguos generalmente son protagonistas de los atascos en las vías y de la lentitud en el tránsito. La razón es porque ya no tienen la potencia inicial para trasladar las cargas que transportan y sobre todo generan situaciones de inseguridad para otros vehículos al tratar de adelantarlos.

Como consecuencia



- Pérdida de horas/hombre
- Desperdicio de combustible (por sobre-combustión)
- Antigüedad de los vehículos se traduce en una mayor contaminación
- Elevados índices de accidentabilidad

De acuerdo a cálculos de la Asociación Automotriz del Perú,



La velocidad promedio de viaje al año

2025 Podría ser de 7.5 km/h

2028 Por debajo de 6 km/h (velocidad de paso del peatón)

De acuerdo con un reporte de la Fundación Transitemos



Solo en Lima y Callao los días laborales perdidos producto de la congestión representan:

S/ 27,000 millones



Mientras que el malgasto de combustible que afecta gravemente la competitividad del país se estima en:

S/ 3,000 millones

Para afrontar la problemática planteada (congestión, elevados índices de contaminación ambiental y accidentalidad), es importante que se impulse una serie de acciones orientadas a promover la modernización del parque automotor peruano. Por ello, desde la Asociación Automotriz del Perú se propone, por ejemplo, la implementación de políticas de Estado que permitan el retiro de vehículos obsoletos en circulación. En este punto, es importante señalar que de acuerdo al Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

En la actualidad existe un parque vehicular con un promedio de antigüedad:

15.5
AÑOS | Para el sector privado

22.5
AÑOS | Para los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros y carga.

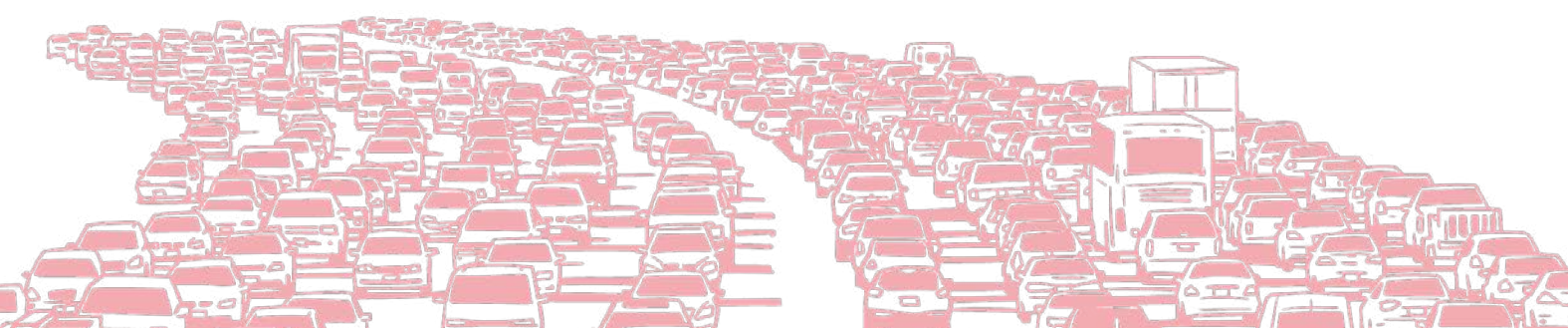
Estas cifras muestran la existencia de un gran número de vehículos por encima de la antigüedad reglamentada en el servicio de transporte público (15 años), lo cual ocasiona severos perjuicios al país, que cómo ya lo señalamos líneas arriba están directamente relacionadas con la generación de accidentes de tránsito, atascos vehiculares por descomposturas en la vía pública, entre otros. Recordemos que, cuanto más antiguo es el vehículo se incrementan las probabilidades de fallas mecánicas, y se genere un alto porcentaje de emisiones de gases contaminantes y material particulado.

Sobre este último punto debemos destacar que en el Diagnóstico de la Gestión de la Calidad del Aire de Lima y Callao del Ministerio del Ambiente se indica que el 58% de las emisiones del material particulado menor a 2.5 micras (PM 2.5) proviene de las fuentes móviles; y que el 65% de las emisiones vehiculares son generadas por los 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.

Es importante precisar que el material particulado PM 2.5, que tiene como fuentes a todo tipo de combustiones incluidas los vehículos automóviles, es considerado, entre todos los tipos de contaminantes del aire medido comúnmente, como el de mayor impacto en la salud. Además, por su pequeño tamaño es capaz de penetrar profundamente en el sistema respiratorio humano y desde allí diseminarse en todo el cuerpo, causando una amplia gama de efectos a la salud a corto y largo plazo.

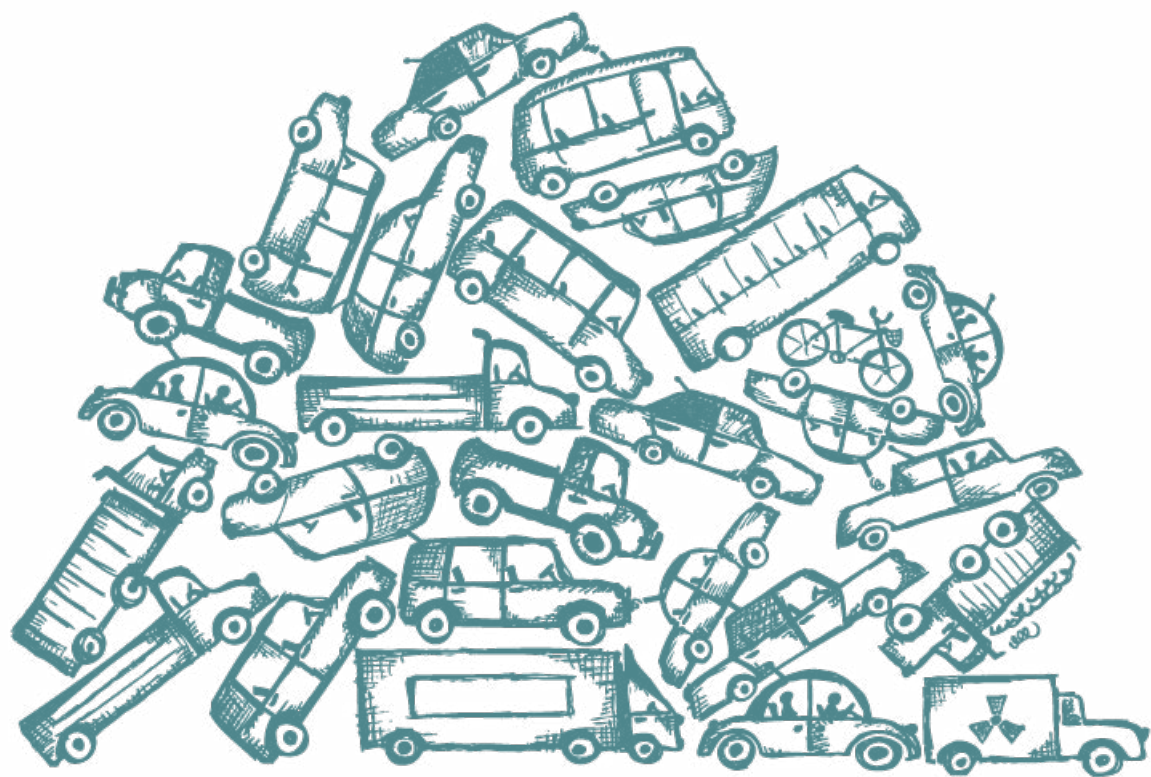
PROGRAMA DE CHATARREO

Mecanismo de racionalización y reducción del parque vehicular automotor obsoleto y contaminante



Programa de Chatarreo

Una de esas políticas orientadas a la modernización del parque automotor es el chatarreo vehicular. Un mecanismo de racionalización y reducción del parque vehicular obsoleto y contaminante, promovido por el Estado. En la práctica, la puesta en marcha de esta iniciativa implica la destrucción total de un vehículo automotor antiguo, pero todavía en funcionamiento. El atractivo para lograr la baja administrativa del vehículo es el otorgamiento de un incentivo económico (bono) por parte del Estado. Este beneficio, por lo general se brinda con cargo al presupuesto público o a cualquier otra línea de financiamiento nacional o internacional concertada para el mejoramiento del ambiente y la reducción de la accidentalidad.



En que consiste...

Así, en otras palabras, el chatarreo consiste en que un usuario cualquiera entregue al centro de chatarreo un vehículo en circulación de más de 15 o 20 años de antigüedad, o con siniestros a cuestas, o altas emisiones de contaminantes por falta de mantenimiento, siempre que el vehículo pueda llegar a la planta por sus propios medios. El vehículo entregado será desarmado y destruido hasta convertirlo en chatarra (chatarreado). Una vez que se haya verificado tal situación, una Entidad Certificadora deberá emitir el certificado de chatarreo que entregará al propietario. Con el documento en sus manos, el usuario podrá acceder a un bono que le servirá como cuota inicial para la adquisición de un vehículo nuevo, con la menor emisión de contaminantes que ello significa.

**Los vehículos nuevos
a adquirir deben ser
aquellos que cuenten
con tecnologías limpias**

EURO 6
GNV, GNL
Bio-GNC
Bio-GNL
Híbridos
Eléctricos

Y para ello esta política debe ir acompañada de medidas que impulsen el ingreso y adquisición de este tipo de vehículos. Es decir el fomento a la renovación del parque automotor debe establecer criterios mínimos de eficiencia energética en las nuevas unidades.

Así, se debe promover e impulsar la adquisición de vehículos con mayor eficiencia energética con el objeto de reducir las externalidades relacionadas a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y con mayor atención a los contaminantes locales responsables del deterioro de la salud.

Otro tema importante, el sistema de chatarreo a implementar debe estar direccionado principalmente a la destrucción de vehículos del servicio de transporte de personas (microbuses, minibuses y ómnibus), del transporte de mercancías (camiones) y taxis.

¿CÓMO VA EL TEMA EN EL PAÍS?

En julio de 2019, se publicó el Plan Nacional de Competitividad y Productividad - PNCP

Entre sus objetivos prioritarios se encuentra la sostenibilidad ambiental en las actividades económicas, que a su vez incluye como medida de política pública el bono de chatarreo. Así, plantea el otorgamiento de incentivos económicos y no económicos para la adquisición de vehículos nuevos que cumplan con estándares de emisiones adecuados, y que se promueva el procesamiento como chatarra de vehículos con determinada antigüedad.



En ese sentido, a finales del 2019, el Poder Ejecutivo publicó el DU 029-2019 en cuyas disposiciones se establecen incentivos para el chatarreo, como mecanismo orientado a la renovación del parque automotor. De esta forma, se reducirán las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales que afectan la salud pública, así como también, se contraerá la siniestralidad en las vías públicas y la congestión vehicular.

En la actualidad se viene trabajando en la elaboración de su reglamento, el mismo que esperamos detalle las condiciones de los incentivos y medidas de fiscalización adecuados, entre otros factores, que permitan que el objetivo se cumpla con creces.

En este punto es importante destacar que la medida anterior toma en consideración que la calidad del aire es un factor relevante en el derecho fundamental de las personas a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida. Además, en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la Naciones Unidas se establece como Objetivo de Desarrollo Sostenible la reducción del impacto ambiental negativo de las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire.

Asimismo, en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC) el Perú suscribió el Acuerdo de París. De esa manera, nuestro país reafirma su compromiso con las acciones para la implementación de sus Contribuciones Nacionalmente Determinadas. Esta iniciativa internacional tiene como objetivo posicionar la reducción de la vulnerabilidad de las poblaciones ante eventos climáticos como objetivo primordial de todas las naciones firmantes.

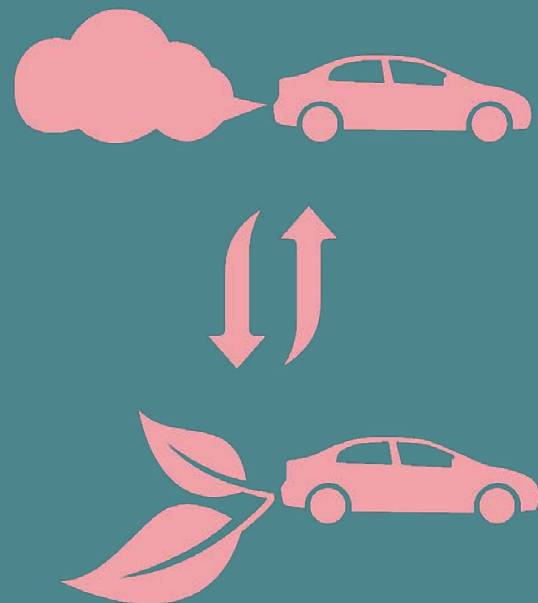
La idea final es poder coadyuvar a los esfuerzos globales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y cumplir con los objetivos estratégicos de la Estrategia Nacional ante el Cambio Climático.

En el PNCP del 2019 se hace mención al bono del chatarreo, precisando que es una medida que permitirá que 20,000 vehículos puedan ser chatarrizados a nivel nacional hasta julio de 2025, y 50,000 hasta julio de 2030.

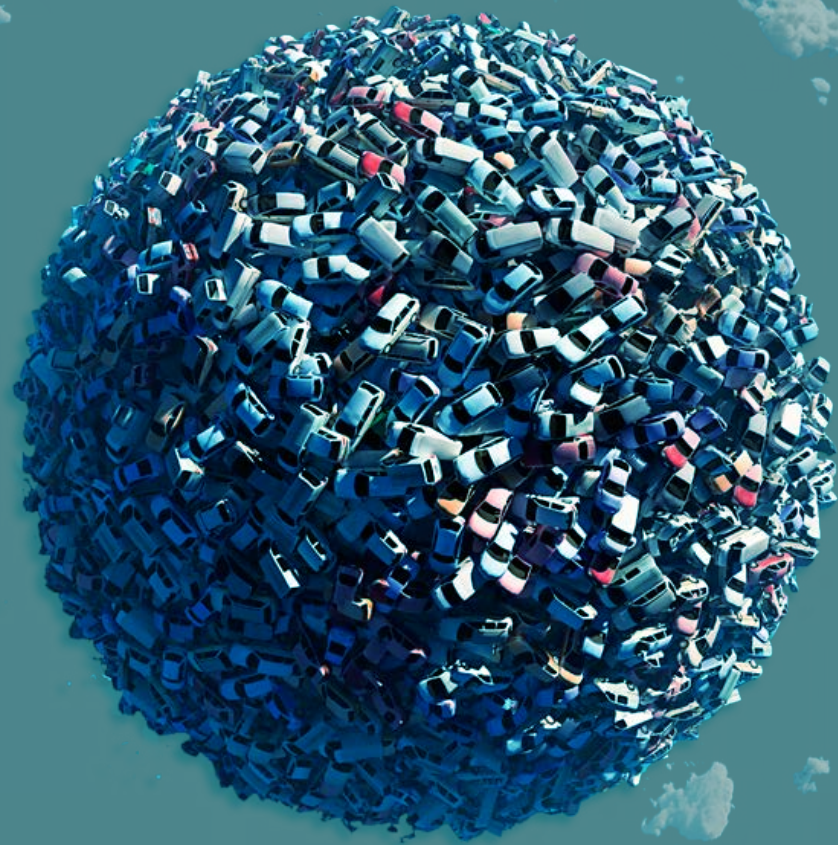
Adicionalmente, este DU responde a lo señalado en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017 - 2021 (PNCP). Este documento oficial define una política pública que tiene por objetivo "mejorar las condiciones de seguridad vial, principalmente a través de medidas preventivas y correctivas necesarias 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". Así, 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.

TEMAS A CONSIDERAR EN UN PROGRAMA DE CHATARREO

De las experiencias en la implementación de programas de chatarreo, se puede tener una lista de temas que deberían ser considerados:



- Programa con trámites transparentes y expeditos que permitan a los propietarios el acceso sin intermediarios, en el marco de la legalidad y transparencia.
- Comunicar adecuadamente el funcionamiento del bono. Es necesario que los propietarios comprendan adecuadamente cómo funcionará.
- Claridad en los criterios por los cuales se pagará para retirar un vehículo (grado de contaminación, el riesgo que representa el vehículo para los transeúntes, otros vehículos, o sus ocupantes, la antigüedad, entre otros).
- Requisitos claros para acogerse al programa de chatarreo y hacer efectivo el incentivo económico. Se recomienda evitar requisitos o procedimientos engorrosos que desalienten a los propietarios para participar. El bono de chatarreo debe tener requisitos mínimos e indispensables.
- El incentivo económico deberá estar amarrado a la compra de un vehículo nuevo, que cumpla los parámetros de emisiones establecido. Así, se debe asegurar que las unidades que venden las entidades proveedoras de vehículos nuevos cumplan con las exigencias técnicas establecidas, las cuales deben estar claramente definidas.
- Se debe detallar los impedimentos para desempeñarse como centro de chatarreo de vehículos o entidad certificadora.
- Adecuado y riguroso proceso de acreditación a los centros de chatarreo para su operación, y autorización para las entidades certificadoras del proceso de chatarreo vehicular y proveedores de vehículos. (Recursos humanos, equipamiento e infraestructura).
- Obligaciones claras de los centros de chatarreo de vehículos, entidades certificadoras, y entidades proveedoras de vehículos nuevos.
- Adecuada y permanente labor de fiscalización al proceso de chatarreo de vehículos. Se debe verificar que las entidades que forman parte del proceso (centros de chatarreo, entidades certificadoras, proveedores de vehículos nuevos, etc.) cumplen sus obligaciones respecto del proceso de chatarreo de vehículos y asuman las responsabilidades establecidas en la normativa.
- Información pública y actualizada de la relación de entidades que participan en el proceso de chatarreo de vehículos. (Entidades certificadoras, centros de chatarreo autorizados y proveedores de vehículos nuevos).
- Registro actualizado de los vehículos chatarreos. Conexión permanente con las entidades certificadoras y centros de chatarreo.
- Disponer de un mecanismo eficiente para verificar cumplimiento de objetivos propuestos (por ejemplo, verificar que grado de contaminación está disminuyendo).



EXPERIENCIA INTERNACIONAL

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 ese sentido; alguno de los países de la Alianza del Pacífico y diversos países de la OCDE han implementado esquemas de chatarreo.

Entre las coincidencias que se pueden encontrar en dichos programas es que:

- Se orientan a la renovación de los vehículos con una antigüedad superior a los 10 años (y sustituyen vehículos actualmente en operación).
- Buscan la protección del medio ambiente, contemplan facilidades para créditos vehiculares para la adquisición de nuevas unidades.
- Suelen ir acompañados de medidas complementarias como regulación de calidad de los combustibles, emisión de gases y la calidad del aire, límites de antigüedad para la operación de vehículos de carga, entre otras.

CHILE



El programa de **renovación de buses** de transporte público (Renueva tu micro) está en ejercicio desde el 2006 y permite acceder a financiamiento para la renovación de buses antiguos de transporte público, ya sea en regiones o en el área rural de la Región Metropolitana de Santiago.

Ahora, para acceder al beneficio económico, los interesados requieren cumplir con diversos requisitos, pero los más importantes son:

- Revisión técnica y permiso de circulación al día.
- Vehículo operativo para el transporte público con antigüedad mayor a 12 años.
- Adquirir un bus con una antigüedad al menos cinco años menor al auto que se entregará, entre otros.

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

En Chile también se ha implementado un plan de chatarreo de camiones adicional al programa de renovación de buses. De acuerdo a éste, un máximo de tres camiones de hasta 25 años de antigüedad podrán ser renovados por cada propietario. La meta se fijó en 230 y 270 máquinas de carga para el 2009 y el 2010, respectivamente.

El principal atractivo del programa se centró en el ahorro en el consumo del combustible, que es mucho menor para vehículos de carga pesada nuevos que para sus pares usados. El propósito fue reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, disminuir el consumo de combustible y mejorar la tecnología que se utiliza en el

sector. La iniciativa requirió que el Estado realice una inversión de 4 mil millones de pesos chilenos (alrededor de US\$8 millones de dólares al tipo de cambio promedio del cierre de 2009).

Finalmente, el bono por chatarreo para la renovación a vehículos limpios mediante el programa Renueva tu Colectivo es impulsado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. Así, se otorga un bono por chatarreo a los dueños de los taxis colectivos antiguos, a fin de promover que sean renovados por tecnologías más eficientes. Para la adquisición de un vehículo híbrido, el monto del bono por chatarreo oscila entre US\$ 2,200 y US\$ 5,900, en función del rendimiento del combustible; mientras que para el caso de la adquisición de un vehículo 100% eléctrico, el bono asciende a US\$ 9,240. Para poder acceder a este programa, el vehículo a reemplazar debe tener, al menos, cuatro años de antigüedad y contar con inscripción vigente dentro de los últimos 18 meses.

COLOMBIA



En el país del vallenato existe el **Fondo de Reposición Vehicular** desde el 2002, disponible para atender los requerimientos económicos y financieros para la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de servicio de transporte público colectivo terrestre de pasajeros, con radio de acción metropolitano y/o urbano.

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

Adicionalmente, el Ministerio de Transporte expidió a finales del 2019 la resolución 0005304 por la cual se reglamenta el procedimiento de registro inicial de vehículos nuevos de servicio público y particular de carga de más 10.5 toneladas. Asimismo, se determinan las condiciones y, también, se reglamenta el procedimiento para aplicar al “Programa de modernización del parque automotor de carga”.

El gobierno colombiano busca, con este nuevo programa, reducir drásticamente el impacto negativo de las emisiones de gases efecto invernadero, mejorar la calidad del aire, disminuyendo el material particulado, lo que impactará directamente en la salud de todos sus habitantes.

En ese sentido, esta iniciativa está dirigida a pequeños empresarios que tengan la propiedad de hasta 3 vehículos de carga de servicio público, con un peso bruto superior a 10.5 toneladas y antigüedad igual o superior a 20 años, que no estén postulados en ninguna otra solicitud de normalización ni de reposición y que se encuentren registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Según datos del RUNT, hoy en Colombia existen alrededor de 119,000 vehículos de transporte de carga pesada con un peso bruto igual o superior a 10.5 toneladas. De estos, aproximadamente 56,000 tienen más de 20 años de antigüedad y en su mayoría son de pequeños propietarios. Con el nuevo programa se espera renovar 25,000 vehículos.



MÉXICO



El **Programa de Chatarrización 2019** de la Ciudad de México nace de la necesidad de renovar o modernizar las unidades obsoletas que circulan en sus vías públicas, y tiene como finalidad que los transportistas cuenten con un parque vehicular moderno. El objetivo es que estos empresarios puedan llegar a ser más competitivos y productivos, de igual forma ser partícipes de una mejor ecología, bajando el índice de accidentes.

De acuerdo a la regulación mexicana, se considera un vehículo obsoleto o candidato al Programa de Chatarrización cuando cumple con más de 10 años de antigüedad.

En las tres fases del programa de chatarrización implementadas por la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, realizadas entre el 25 de marzo y 21 de octubre de 2019 se destruyeron un total de 10 mil 520 vehículos, de los cuales el 54% fueron motocicletas (cinco mil 761) y el resto automóviles (cuatro mil 759).



ARGENTINA



Hacia finales de los años 90s e inicios del 2000 se implementó el **Plan Canje**. Una iniciativa que consistía en otorgar un 20% de descuento para vehículos 0 km, con un tope de U\$ 3 mil dólares para automóviles y de \$ 4 mil dólares para utilitarios de hasta 2000 kg.

El funcionamiento era muy simple: el propietario acudía a un Registro de la Propiedad Automotor, solicitaba la baja del vehículo y recibía un certificado que acreditaba su pase a desguace. El Estado entregaba los autos que salían de circulación a empresas siderúrgicas que utilizaban chatarras como insumos.

Con ese certificado, además, el dueño del auto enviado a desguace tenía un 20% de descuento asegurado en la adquisición de cualquier vehículo 0 km de producción nacional (también servía para usados, pero con valor librado a oferta y demanda). La adhesión era obligatoria para todos los concesionarios. Solo podían salir del sistema si lo informaban con seis meses de anticipación.

El 20% no se aplicaba sobre el precio final del vehículo, sino sobre su valor libre de impuestos. Del total, el 10% de la bonificación corría por cuenta del Estado y el otro 10%, por fabricantes y vendedores.

En la actualidad, las terminales automotrices, en conjunto con sindicatos, concesionarios y autopartistas, presentarán al nuevo Gobierno, un proyecto de renovación del parque similar al Plan Canje, informó recientemente la publicación *Ámbito Financiero*.

El objetivo del nuevo Plan Canje sería retirar paulatinamente de las calles las unidades de mayor antigüedad, principalmente aquellas fabricadas antes de 2004. Para esas, propone un incremento superior a la media en los costos de la Verificación Técnica Vehicular (VTV) para los vehículos más antiguos. Los autos sin VTV vigente serían secuestrados o retenidos.

La medida llegaría acompañada por una financiación con tasas "accesibles". Cuanto más viejo el vehículo, más bajo el interés. Además, por la exención del Impuesto a los Bienes Personales y por la consideración de parte del valor de la inversión como pago a cuenta de Ganancias (cuarta categoría), en ambos casos únicamente para la compra de autos fabricados en la Argentina, así se buscaría reactivar la producción local.

ESTADOS UNIDOS



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

El monto de cada voucher dependía de la diferencia de eficiencia entre ambos vehículos e iba en un rango de US\$ 3,500 a US\$ 4,500. Para asegurar que el vehículo no podía ser reutilizado, el motor era destruido.

Aproximadamente entre julio y agosto de 2009 se intercambiaron cerca de 700,000 automóviles.

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



COMENTARIOS FINALES

Al observar las externalidades negativas que se originan de tener unidades de transporte público y privado antiguos, y cómo éstas vienen impactando en la sociedad peruana en su conjunto, es evidente la urgente necesidad de contar con una política pública con medidas concretas que apunten a la renovación de nuestro parque automotor.

Así, por ejemplo, tenemos que los niveles actuales de concentración en un microgramo por metro cúbico del material particulado (PM 2.5) que muestra el Perú (28 ug/m³) son superiores al que se registró en Chile, México, Brasil, Colombia, entre otros, según el World Air Quality Report - 2018, que mide la calidad del aire a través de la existencia de materia particulada PM 2.5.

De otro lado, la antigüedad del parque automotor muchas veces incrementa las posibilidades de que tengamos vehículos que se malogren en las vías, obstaculizando el flujo vehicular, y que influyan para que, por ejemplo

La ciudad de Lima sea considerada, según el ranking TomTom del 2018 de la empresa GPS, como la tercera ciudad más congestionada del mundo, ello a pesar de tener solo 223 vehículos por cada 1,000 habitantes

Sao Paulo con 463 vehículos y se ubica en la posición 21 en dicho ranking; Rio de Janeiro registra 310 vehículos por cada mil personas y está en la posición 22 del ranking, Santiago con 364 vehículos en la ubicación 28 y Buenos Aires con 535 vehículos en la posición 46.

Viendo esa coyuntura, una medida de esta naturaleza, como el bono de chatarreo, es urgente. No obstante, la misma debe ir acompañada de otras complementarias. Así, por ejemplo están aquellas que promuevan la mejora del sistema de inspecciones técnicas vehiculares y el fomento del ingreso de vehículos nuevos menos contaminantes. Adicionalmente, está la creación de una agencia nacional del tránsito y seguridad vial, como se ha realizado en algunos países de la región y que tenga por finalidad de ser el ente que lidere y proponga la implementación de políticas y medidas estratégicas viables para el desarrollo de un sistema de tránsito basado en el concepto de movilidad, que sea eficiente, seguro y sostenible, entre otras.

Existe evidencia que demuestra que en general los esquemas de chatarreo vehicular correctamente implementados han sido favorables, dado que contribuyen a mejorar la seguridad en las vías generales de comunicación, se optimiza la eficiencia energética y la productividad de los transportistas, dando como resultado la disminución de la contaminación ambiental, además de la reducción de los niveles de accidentabilidad.



Edición y diseño
SubGerencia de
Comunicaciones y Marketing

(511) 640 - 3637
comunicaciones@aap.org.pe