CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
27 MAR 2024
RECIBIDO
Firma: _____ Hora: 2:20pm

SUMILLA: **PROYECTO DE LEY PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE MEDIANTE EL FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES.**

Los congresistas de la República que suscriben, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere los artículos 102° y 107° de la Constitución Política del Perú, y conforme a lo establecido en los artículos 67°, 75° y 76° del Reglamento el Congreso de la República, presentan a consideración del Congreso el siguiente:

PROYECTO DE LEY PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE MEDIANTE EL FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto fortalecer y mejorar el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, establecido por la Ley 29237, con el propósito de reducir la contaminación atmosférica derivada de emisiones vehiculares, garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre, así como contribuir a la preservación de condiciones ambientales saludables en el territorio de la República.

Artículo 2. Modificación de los artículos 1, 4, 7 y 8 de la Ley 29237, Ley que crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares

Se modifican los artículos 1, 4, 7 y 8 de la Ley 29237, Ley que crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, los que quedan redacto de la siguiente manera:

> **"Artículo 1.- Objeto de la Ley**
>
> Créase el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, encargado de certificar el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos automotores, el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional, **así como la implementación de normas de emisiones contaminantes más estrictas**, con el objeto de garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre, así como las condiciones ambientales saludables **para beneficio de la población y el ambiente.**"
>
> **"Artículo 4.- Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV)**
>
> Las inspecciones técnicas vehiculares están a cargo de los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV), previamente habilitados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Estas habilitaciones se otorgan sin carácter exclusivo, sobre la base de la situación del mercado automotriz de cada región y de su distribución geográfica, y por los mecanismos legales que la normativa contempla para tales casos. **El Ministerio evalúa y ajusta, si es necesario, la frecuencia de las inspecciones, especialmente para vehículos de transporte público, taxis y mototaxis, considerando la antigüedad de los vehículos y promoviendo la seguridad, reducción de emisiones contaminantes y eficiencia del parque automotor."**
>
> **"Artículo 7.- Certificados de Inspección Técnica Vehicular**
>
> Los Certificados de Inspección Técnica Vehicular que emiten los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) son válidos para circular por las vías públicas terrestres de todo el país y tienen la vigencia que determina el reglamento. **Dicho reglamento incluirá criterios más específicos relacionados con las**

emisiones contaminantes vehiculares en los requisitos para la emisión de Certificados de Inspección Técnica Vehicular."

"Artículo 8.- Del control, fiscalización y sanción

Los gobiernos regionales y las municipalidades, dentro de sus respectivas jurisdicciones y de acuerdo a sus respectivas Leyes Orgánicas, así como a las normas sectoriales de transporte y tránsito terrestre, tienen la obligación de controlar y fiscalizar el buen funcionamiento de los vehículos automotores de transporte terrestre, verificando el cumplimiento de la inspección técnica vehicular, a que se refiere la presente Ley, y sancionar cuando corresponda. **El Ministerio de Transportes y Comunicaciones coordina con dichas entidades para garantizar una fiscalización efectiva y coordinada."**

Artículo 3. Incorporación del artículo 9 y 10 en la Ley 29237, Ley que crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares

Se incorpora el artículo 9 y 10 en la Ley 29237, Ley que crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, con el siguiente texto:

Artículo 9. Evaluación de deficiencias vehiculares

9.1 Durante las inspecciones técnicas vehiculares, las observaciones detectadas se clasificarán en una de las siguientes categorías:

i) Observaciones Leves: Aquellas que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo ni impacto notable en el ambiente, así como otros incumplimientos de naturaleza leve.

ii) Observaciones Graves: Aquellas que pueden perjudicar la seguridad del vehículo, tener un impacto en el ambiente o poner en peligro a otros usuarios de las vías públicas, así como otros incumplimientos de mayor importancia.

iii) Observaciones Muy Graves: Aquellas que crean un riesgo directo e inmediato para la seguridad vial o que tienen un impacto en el ambiente que justifica que las autoridades competentes puedan prohibir el uso del vehículo en vías públicas.

9.2 Un vehículo que presente observaciones en más de una de las categorías mencionadas en el numeral 9.1 será clasificado en la categoría correspondiente a la observación más grave. Asimismo, si un vehículo muestra varias observaciones en la misma área de inspección, podrá ser clasificado en una categoría de gravedad superior si se demuestra que el efecto combinado de dichas observaciones representa un riesgo más significativo para la seguridad vial.

9.3 Para garantizar la coherencia y uniformidad en la aplicación de estas categorías, se establecerán definiciones precisas de los términos utilizados en el presente artículo a través del reglamento de la presente Ley.

9.4 Se promueve la capacitación continua de los inspectores encargados de llevar a cabo las inspecciones técnicas vehiculares, asegurando una evaluación precisa y consistente de las deficiencias en cada categoría.

9.5 Una vez identificadas las deficiencias, se establecerán procedimientos claros para la comunicación a los propietarios de vehículos, así como las consecuencias específicas que correspondan a cada categoría de deficiencia.

Artículo 10. Educación Ambiental Obligatoria

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JUAREZ CALLE Heidy Lisbeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/03/2024 11:50:33-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CICCIA VASQUEZ Miguel Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/03/2024 15:30:10-0500

Firmado digitalmente por: MONTEZA FACHO Silvia Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/03/2024 14:00:56-0500

Los Centros de Inspección Técnica Vehicular están obligados a proporcionar educación ambiental a los propietarios de vehículos durante el proceso de inspección, destacando la importancia de mantener vehículos más limpios y contribuir a la preservación de la salud y el medio ambiente.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Firmado digitalmente por: CHIABRA LEON Roberto Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/03/2024 12:49:54-0500

PRIMERA. Con el objetivo de asegurar un cumplimiento efectivo de las responsabilidades transferidas a los gobiernos regionales, conforme a lo establecido en la única disposición transitoria de la Ley 29237, Ley que crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones lleva a cabo un monitoreo, seguimiento y evaluación periódicos. Estas actividades se centrarán en las funciones de gestión, fiscalización y sanción relacionadas con la Inspección Técnica Vehicular, con el propósito de asegurar un desempeño óptimo de las funciones transferidas en beneficio directo de la ciudadanía. Asimismo, se busca fomentar el planteamiento de nuevas estrategias que fortalezcan el proceso de descentralización en este ámbito específico.

SEGUNDA. En cumplimiento a lo establecido en la presente Ley, el Poder Ejecutivo modifica el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares dentro del plazo de sesenta (60) días.

Lima, marzo de 2024

Firmado digitalmente por: TORRES SALINAS Rosio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/03/2024 13:33:44-0500

Firmado digitalmente por: SALHUANA CAVIDES Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/03/2024 14:43:52-0500

Firmado digitalmente por: SALHUANA CAVIDES Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/03/2024 14:44:02-0500

Firmado digitalmente por: TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/03/2024 16:02:57-0500

Firmado digitalmente por: RUIZ RODRIGUEZ Magaly Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/03/2024 15:53:09-0500

Firmado digitalmente por: JULON IRIGOIN Eva Edhit FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/03/2024 15:48:25-0500

Firmado digitalmente por: HEIDINGER BALLESTEROS Nelcy Lidia FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/03/2024 12:34:14-0500

Firmado digitalmente por: ACUÑA PERALTA Maria Grimaneza FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/03/2024 17:01:32-0500

Firmado digitalmente por: GARCIA CORREA Idelso Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/03/2024 16:38:57-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Fundamentos

La contaminación del aire, resultante de la presencia de agentes químicos, físicos o biológicos que modifican las características naturales de la atmósfera, constituye una problemática global con impactos significativos en la salud pública y el medio ambiente. Tanto en entornos externos como internos, fuentes comunes de contaminación incluyen dispositivos de combustión domésticos, vehículos a motor, instalaciones industriales e incendios forestales. La exposición a contaminantes como partículas en suspensión, monóxido de carbono, ozono, dióxido de nitrógeno y dióxido de azufre son contaminantes que generan preocupación debido a su impacto en la salud pública y está vinculada a enfermedades respiratorias y otras, siendo una de las principales causas de morbilidad y mortalidad (OMS, 2023).

Datos de la OMS revelan que aproximadamente el 99% de la población mundial respira un aire que excede los límites recomendados por la Organización, siendo esta problemática más acentuada en países con ingresos medianos y bajos. La calidad del aire guarda una estrecha relación con el clima global y los ecosistemas a nivel mundial, también afecta al cambio climático al generar emisiones de gases de efecto invernadero. Por ende, las políticas dirigidas a reducir la contaminación del aire no solo benefician la salud al disminuir la carga de enfermedades, sino que también contribuyen a mitigar el cambio climático tanto a corto como a largo plazo. (OMS, 2023).

En efecto, la contaminación del aire, desde el smog urbano hasta el humo en los hogares, representa una seria amenaza para la salud y el clima. La contaminación exterior, tanto en ciudades como en zonas rurales, genera partículas finas vinculadas a problemas cerebrovasculares, enfermedades cardíacas, cáncer de pulmón y trastornos respiratorios agudos y crónicos. La combinación de los efectos de la contaminación atmosférica y del aire en los hogares resulta en alrededor de siete millones de fallecimientos prematuros anuales (OMS, 2023).

En América Latina, la ciudad de Mixco, Guatemala, ostenta el triste título de la región más contaminada de la región, con una contaminación promedio de 50,3 µg/m3 en 2021, superando en 10,1 veces la directriz establecida por la OMS. La consecuencia directa de no cumplir de manera sostenida con estas directrices es que los residentes podrían perder 4,4 años adicionales de esperanza de vida si no se lograra mejorar la calidad del aire en la región. Situaciones similares se presentan en otras áreas como Porto Velho, Brasil, donde la población experimenta una pérdida de 2,5 años debido a la contaminación atmosférica, en Cercado (departamento de Beni), Bolivia, donde la reducción de la esperanza de vida es de 3,1 años, y en Lima, la capital de Perú, donde se pierden 2,3 años (ver gráfico 1). En estas regiones, **las principales fuentes de contaminación incluyen las emisiones vehiculares**, el uso de combustibles sin plomo y, más recientemente, los incendios forestales (EPIC-University of Chicago, 2023).

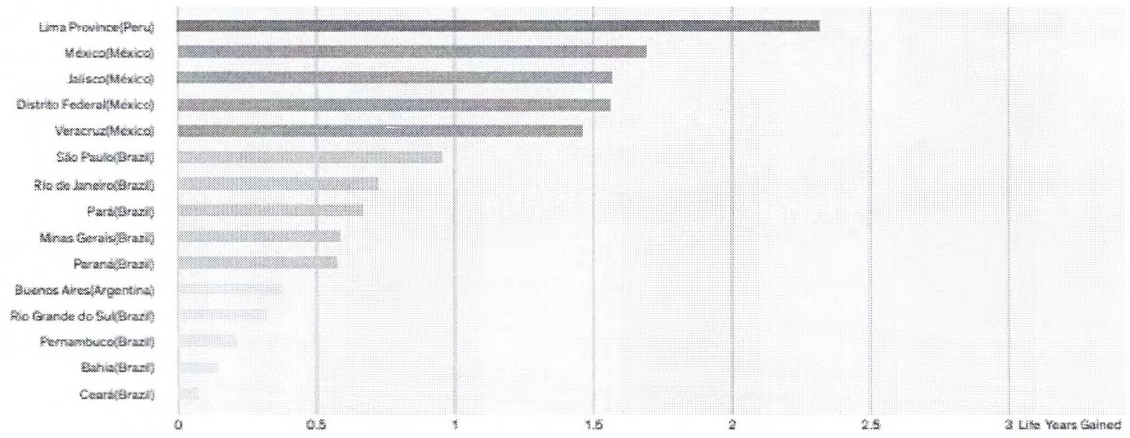
A nivel nacional, la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU) reveló la preocupante situación ambiental y el Parque Automotor es responsable del 58% de la contaminación del aire en Lima y Callao. Según su red de monitoreo con 50 sensores en 22 distritos, el Parque Automotor es responsable del 58% de la contaminación del aire en la zona. Además, evidenció que el 30.6% de los vehículos de transporte público y el 9% de los taxis superan los 15 años, representando un riesgo para la salud pública. Estos datos subrayan la necesidad crítica de abordar el problema y tomar medidas efectivas para mejorar la calidad del aire y reducir los impactos negativos en la salud pública (ATU, 2023).

Gráfico 1. Ganancia potencial en la esperanza de vida al reducir permanentemente PM2.5 desde los niveles de 2021 hasta la directriz de la OMS en las 15 regiones más pobladas de América Latina

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TAIPE CORONADO Maria Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/03/2024 15:14:30-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FLORES ANCACHI Jorge Luis FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/03/2024 17:00:36-0500

Potential gain in life expectancy from permanently reducing $PM_{2.5}$ from 2021 levels to the WHO guideline in 15 most populated regions of Latin America



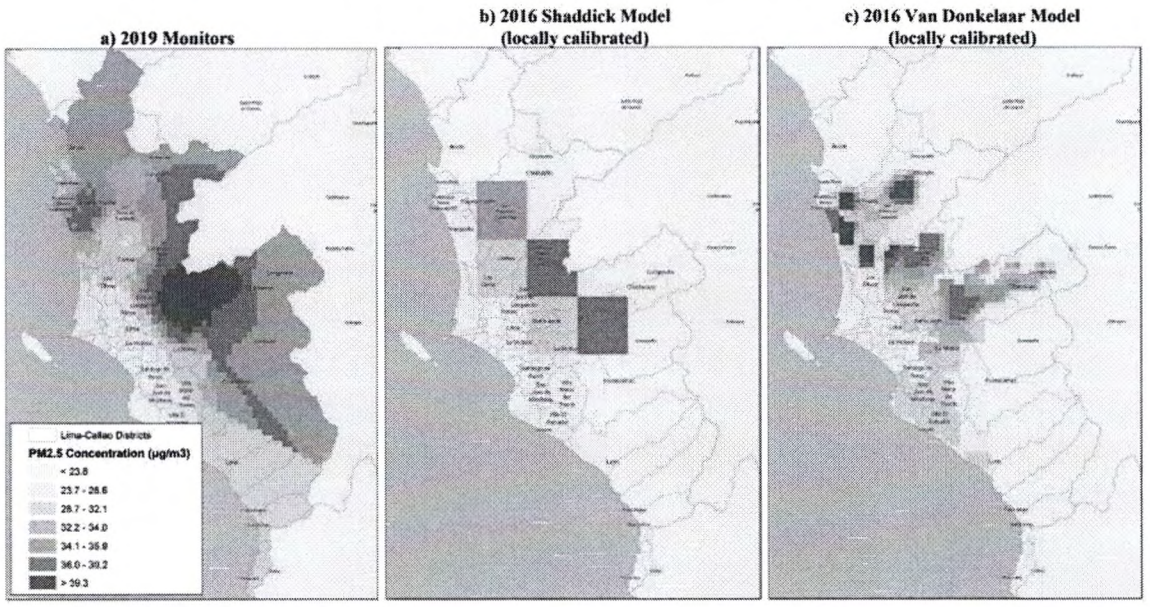
Fuente: EPIC (EPIC-University of Chicago, 2023).

Adicionalmente, el informe del Instituto de la Naturaleza, Tierra y Energía (INTE-PUCP) destaca que la pobre calidad del aire en Lima reduce la esperanza de vida en 4,7 años, tomando como referencia al Instituto EPIC de Chicago. Factores como el **parque automotor obsoleto**, actividades industriales, condiciones climáticas y falta de fiscalización contribuyen al problema. **El transporte, especialmente el público, es una fuente principal de contaminación debido a la antigüedad de los vehículos**. El 79,6% del consumo de energía en Perú proviene de combustibles fósiles, exacerbando el problema. Factores climáticos como patrones de viento y la falta de precipitaciones también influyen. Los efectos en la salud son evidentes, con infecciones respiratorias, enfermedades cardíacas y cáncer de pulmón. La población vulnerable, como niños y ancianos, se ve más afectada. Las medidas actuales, basadas en recomendaciones internacionales, son insuficientes según el experto Luis Chirinos. Es necesario comprender mejor las fuentes y patrones de contaminación para establecer estándares de calidad del aire y planificar el crecimiento de la ciudad. Sugiere aprender de otras ciudades y fomentar tecnologías amigables con el medio ambiente (INTE PUCP, 2023).

En concordancia, el análisis de la carga de mortalidad por contaminación del aire en Lima y Callao, realizado por la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (EPA por sus siglas en inglés), resalta la gravedad de la situación. Las concentraciones anuales de partículas PM2,5 en la región, fluctuando entre 11,8 y 36,4 µg/m3, exceden la directriz anual de la OMS de 10 µg/m3, evidenciando un riesgo significativo para la salud pública. Se estima que la exposición a PM2,5 ocasiona más de 10,000 muertes anuales, generando costos económicos anuales de $1.5 mil millones (ver gráfico 2).

El sector del transporte, en particular los vehículos en vías públicas terrestres, se destaca como un importante generador de PM2,5 y contribuye sustancialmente a la mortalidad prematura en la región. Entre el 58% y el 67% de las concentraciones ambientales de PM2,5 provienen de las emisiones del transporte por vías públicas terrestres, causando entre 5,150 y 6,200 muertes prematuras al año y generando costos económicos estimados entre $710 y $860 millones. La imperativa necesidad de intervenciones regulatorias en Lima-Callao para mitigar la carga de mortalidad asociada con las emisiones del transporte es un tema central de este estudio. **Se enfoca en los vehículos que no cumplen con las normas, sugiriendo que entre el 3% y el 12% de las emisiones regionales provienen de este grupo**. Estas emisiones resultan en entre 250 y 990 muertes prematuras anuales, con costos económicos oscilando entre $34 y $140 millones. **La implementación de medidas regulatorias, como una mayor aplicación de la ley o programas mejorados de Inspección y Mantenimiento** (I&M), **se presenta como una solución viable para reducir significativamente estos impactos económicos y sanitarios** (U.S. Environmental Protection Agency, 2021).

Gráfico 2. Superficie de Calidad de Aire



Fuente: EPA (U.S. Environmental Protection Agency, 2021).

Sobre el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares

La calidad del aire se ve afectada por las emisiones contaminantes de los vehículos, contribuyendo a la contaminación atmosférica. Esta situación tiene impactos negativos en la salud de la población y en el medio ambiente.

El Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado mediante Ley 29237, carece de eficiencia, lo que resulta en inspecciones poco rigurosas y, en algunos casos específicos, poco frecuentes o insuficientes. La propuesta busca ajustar y fortalecer este sistema para garantizar un mejor control de la seguridad y emisiones de los vehículos.

Actualmente, la tabla de interpretación de defectos de inspecciones técnicas vehiculares referida al sistema de emisión de contaminantes consideradas para la emisión de gases de los vehículos a gasolina, GLP, GNC y diésel, cuando presente humo visible negro o azul, exceso de humo visible, monóxido de carbono por encima de los límites máximos permisibles (LMP), monóxido de carbono más dióxido de carbono por encima de los LMP, hidrocarburos por encima de los LMP, entre otras, está considerado como falta grave.

No obstante, varios estudios, incluyendo informes periodísticos y observaciones efectuadas en diversas vías de las principales urbes, no concuerdan con la aplicación efectiva de dicha disposición. Un ejemplo de ello es el parque automotor en Lima y Callao, el cual contribuye con el 58% de las emisiones de PM2.5, siendo esta la principal sustancia contaminante del aire que perjudica la salud de la población.

Además, de acuerdo con los registros de la ATU hasta junio de 2022, se identificaron 22,294 unidades en el servicio de transporte regular de pasajeros y 107,256 unidades en el servicio de taxis, presentando un considerable número de vehículos que superan el límite máximo de antigüedad de quince años, caracterizados por utilizar diésel y gasolina como combustibles, generando niveles más altos de emisiones de material particulado PM2.5 (Ver gráfico 3). En ese sentido, es pertinente contemplar en la ley del Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular que emisión de contaminantes, principalmente de emisión de gases, sean considerados como observaciones graves y muy graves.

Gráfico 3: Contaminación vehicular

Fuente: (Asociación Automotriz del Perú, 2022)

Fuente: (AEG PUCP, 2021)

Por otra parte, es importante señalar que el sector del transporte contribuye con el 12,2% de las emisiones de gases de efecto invernadero en el Perú (Minam, 2019). Sin embargo, su repercusión más significativa se vincula estrechamente con los efectos adversos que provoca en la salud de la población residente en las principales ciudades del país. Esto subraya la necesidad que el Estado desempeñe un papel más proactivo y comprometido en la protección del derecho fundamental de las personas a un ambiente limpio, saludable y sostenible.

Sobre la propuesta de modificación de la Ley 29237

La Ley 29237, que establece el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, presenta una omisión notable al no abordar disposiciones específicas sobre emisiones vehiculares contaminantes. Aunque el objetivo principal de la norma es certificar el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos automotores para garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre, así como condiciones ambientales saludables, no incorpora medidas específicas para abordar la emisión de contaminantes atmosféricos provenientes de los vehículos.

Esta omisión es preocupante, dado que las emisiones vehiculares son una fuente significativa de contaminación del aire, contribuyendo a problemas de salud pública y agravando la calidad del aire en muchas zonas urbanas y rurales del país. La falta de disposiciones relacionadas con las emisiones vehiculares limita la efectividad del sistema de inspecciones técnicas vehiculares para abordar integralmente los riesgos ambientales asociados con el parque automotor.

En ese contexto, consideramos la inclusión de disposiciones específicas en la ley que aborden las emisiones vehiculares, estableciendo estándares y procedimientos para evaluar y controlar los niveles de contaminantes emitidos por los vehículos. Esto incluye requisitos más estrictos para la certificación de vehículos, pruebas de emisiones más rigurosas y la promoción de tecnologías más limpias y eficientes.

Estas medidas refuerzan las iniciativas gubernamentales relacionadas con la renovación del parque automotor, relacionados con el proceso de "chatarreo" de vehículos obsoletos y contaminantes, y la adopción de tecnologías amigables con el medio ambiente. La inclusión de estas disposiciones garantizará un enfoque integral para reducir la contaminación atmosférica derivada de emisiones vehiculares, contribuyendo así a la seguridad de transporte, la preservación de condiciones ambientales saludables y, en última instancia, a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos en el territorio nacional.

Modificación al artículo 1 de la Ley 29237, Objeto de la norma

La propuesta introduce modificaciones al Artículo 1 de la Ley 29237, redefiniendo claramente el objeto de la norma.

La modificación incluye expresamente la certificación del cumplimiento de normas de emisiones contaminantes más estrictas. Esto refleja un enfoque más integral al incorporar directamente la preocupación por las emisiones vehiculares y su impacto ambiental.

La propuesta destaca la importancia de implementar normas de emisiones más estrictas, indicando claramente la intención de abordar la contaminación atmosférica generada por los vehículos. Esto fortalece la normativa al incorporar medidas específicas para mejorar la calidad del aire.

Además, se enfoca en el bienestar público y ambiental al incluir la frase "para beneficio de la población y el ambiente" resaltando el compromiso con la salud pública y la protección del entorno natural, estableciendo un propósito más claro y amplio del Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares en línea con los estándares ambientales y de bienestar general.

Modificación al artículo 4 de la Ley 29237, Centros de Inspección Técnica Vehicular

La modificación propuesta introduce la evaluación y ajuste, si es necesario, de la frecuencia de las inspecciones, destacando la flexibilidad para adaptarse a las condiciones cambiantes del parque automotor y las necesidades específicas de vehículos de transporte público, taxis y mototaxis.

La inclusión de la consideración de la antigüedad de los vehículos en la evaluación y ajuste de la frecuencia de inspecciones refleja una preocupación por la seguridad y eficiencia del parque automotor. Esto puede contribuir a la identificación y regulación más estricta de vehículos más antiguos que puedan representar mayores riesgos.

La promoción de la seguridad, reducción de emisiones contaminantes y eficiencia del parque automotor, subraya el compromiso con la seguridad, reducción de emisiones contaminante y eficiencia del parque automotor, resaltando la importancia de promover estándares más altos en términos de mantenimiento y condiciones de los vehículos, contribuyendo así a la seguridad vial y ambiental.

Modificación al artículo 7 de la Ley 29237, Certificados de inspección técnica vehicular

La modificación propuesta al artículo 7 de la Ley 29237 se sustenta en varios puntos clave, enfocándose especialmente en la necesidad de abordar las emisiones contaminantes vehiculares de manera más específica y efectiva. A continuación, se argumenta la justificación de esta modificación:

- Las emisiones vehiculares, especialmente de contaminantes como el dióxido de carbono (CO_2), óxidos de nitrógeno (NO_x) y material particulado, contribuyen significativamente a la contaminación del aire y al cambio climático. Estos contaminantes tienen efectos adversos tanto en la salud humana como en el medio ambiente.

- La rápida evolución de la tecnología automotriz y los estándares internacionales en materia de emisiones exigen una normativa más flexible y adaptable. La modificación del artículo 7 reconoce la importancia de actualizar y especificar criterios a través del reglamento, permitiendo la incorporación de avances tecnológicos y la alineación con estándares internacionales más estrictos.

- La inclusión de criterios específicos en el reglamento puede impulsar la adopción de tecnologías más limpias y eficientes en el parque automotor. Establecer estándares claros relacionados con emisiones contaminantes incentiva a los propietarios de vehículos y a la industria automotriz a avanzar hacia opciones más respetuosas con el medio ambiente.

- Las emisiones vehiculares, especialmente en entornos urbanos, afectan directamente la calidad del aire y la salud de la población. La modificación del artículo 7 busca contribuir a la protección de la salud pública al establecer criterios más específicos en relación con las emisiones contaminantes vehiculares.

- Es fundamental para los centros de inspección y los propietarios de vehículos contar con criterios claros y específicos para la emisión de CITV. Esto promueve la transparencia en el proceso de inspección y proporciona una guía más precisa para cumplir con los estándares ambientales.

En resumen, la modificación propuesta busca abordar de manera más directa y efectiva el problema de las emisiones contaminantes vehiculares, considerando los impactos ambientales, los avances tecnológicos, la promoción de vehículos más limpios, la protección de la salud pública y la transparencia en el proceso de inspección técnica vehicular.

Modificación del artículo 8 de la Ley 29237, Del control, fiscalización y sanción

La modificación propuesta al artículo 8 de la Ley 29237, que introduce la coordinación entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las entidades locales, se sustenta en la necesidad de fortalecer y optimizar el control, fiscalización y sanción en relación con la inspección técnica vehicular. A continuación, se presentan los argumentos que respaldan esta modificación:

- La inclusión de la coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones fortalece la eficacia de las acciones de control y fiscalización. La colaboración entre entidades locales y el nivel nacional garantiza una supervisión más integral y coordinada, aprovechando los recursos y la experiencia de ambas instancias.

- La coordinación efectiva permite la optimización de recursos, evitando duplicidad de esfuerzos y promoviendo una fiscalización más eficiente. La colaboración entre las entidades locales y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones contribuye a una utilización más estratégica de los recursos disponibles.

- La coordinación facilita la armonización de procedimientos y criterios de fiscalización a nivel nacional. Esto es fundamental para asegurar la consistencia en la aplicación de la normativa y evitar disparidades en la interpretación de las leyes entre distintas jurisdicciones.

- La coordinación permite establecer protocolos y metodologías de fiscalización más efectivos y uniformes. La colaboración directa entre las entidades locales y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones puede potenciar la capacidad de detección de infracciones y garantizar una aplicación justa de sanciones.

- La propuesta se alinea con los objetivos nacionales de mejorar la seguridad y eficiencia del transporte terrestre, así como reducir las emisiones contaminantes. La coordinación favorece la implementación de políticas nacionales en el ámbito local, asegurando un cumplimiento más efectivo de los propósitos de la ley.

En resumen, la modificación del artículo 8 busca fortalecer las acciones de control, fiscalización y sanción mediante la coordinación entre las entidades locales y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Este enfoque colaborativo promueve una fiscalización más efectiva, eficiente y alineada con los objetivos nacionales en materia de transporte y medio ambiente.

Incorporación del artículo 9 en la Ley 29237, Fortalecimiento de la Clasificación de Observaciones en la Inspección Técnica Vehicular

La adición del artículo 9 a la Ley 29237 surge de la necesidad imperante de robustecer y clarificar la categorización de las observaciones derivadas de la inspección técnica vehicular. Este nuevo artículo introduce categorías específicas que permiten una evaluación más detallada de las deficiencias identificadas durante dicho proceso.

Es relevante señalar que, aunque el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobada mediante el Decreto Supremo 025-2008-MTC, aborda la gravedad de las observaciones en sus artículos 18, 19, 20 y 21, proporcionando clasificaciones como leves, graves y muy graves, y definiendo cada una de ellas, estas definiciones se centran en el procedimiento de inspección en sí, careciendo de referencias fundamentales sobre el contenido específico de cada observación.

En este contexto, la inclusión del artículo 9 en la Ley 29237 busca llenar este vacío normativo al establecer categorías que no solo se limitan a la inspección técnica, sino que también abordan de manera explícita qué

constituye cada tipo de observación. A continuación, se argumentan las razones que respaldan esta adición normativa:

- La introducción de categorías específicas en el artículo 9 permite una evaluación más precisa de las deficiencias vehiculares, considerando tanto la seguridad del vehículo como su impacto ambiental y en la seguridad vial. Esta perspectiva integral asegura una evaluación más completa y alineada con los objetivos de preservación del medio ambiente y protección de los usuarios de las vías públicas.

- Introduce categorías claras (Leves, Graves y Muy Graves) para clasificar las deficiencias vehiculares. Esta jerarquización permite una evaluación más precisa y una acción proporcional en función de la gravedad de las deficiencias detectadas. Aunque el Reglamento Nacional establece clasificaciones, estas no ofrecen definiciones básicas sobre el contenido de cada observación. El artículo 9 llena este vacío al proporcionar criterios claros y detallados.

- La nueva disposición busca garantizar la coherencia entre el proceso de inspección técnica y las clasificaciones específicas, asegurando un marco normativo integral y congruente.

- La inclusión de definiciones precisas en el reglamento garantiza coherencia y uniformidad en la aplicación de las categorías. Esto proporciona lineamientos claros para los inspectores, propietarios de vehículos y demás actores involucrados en el proceso de inspección técnica.

- El artículo 9 promueve la capacitación continua de los inspectores, asegurando que estén debidamente preparados para realizar evaluaciones precisas y consistentes. Esto contribuye a la mejora constante de la calidad y confiabilidad del proceso de inspección.

- Se establecen procedimientos claros para la comunicación de las deficiencias a los propietarios de vehículos. La transparencia en este proceso es fundamental para que los propietarios comprendan las acciones necesarias para corregir las deficiencias identificadas.

- El artículo 9 busca establecer consecuencias específicas para cada categoría de deficiencia. Esto garantiza que las acciones correctivas y las sanciones sean proporcionales a la gravedad de las deficiencias, fomentando la responsabilidad y la mejora continua.

En síntesis, la incorporación del artículo 9 en la Ley 29237 no solo responde a la necesidad de fortalecer la clasificación de observaciones el marco normativo al introducir criterios específicos para evaluar las deficiencias vehiculares, sino también busca ofrecer definiciones precisas y fundamentales para cada categoría, promoviendo la seguridad vial, la protección del medio ambiente y la transparencia en el proceso de inspección técnica vehicular.

Incorporación del artículo 10, Educación ambiental

La incorporación del artículo 10 en la Ley 29237 responde a la necesidad de promover la conciencia ambiental entre los propietarios de vehículos, reconociendo su papel fundamental en la reducción de la contaminación atmosférica y la preservación del medio ambiente. A continuación, se sustentan las razones que respaldan esta incorporación:

La educación ambiental obligatoria durante el proceso de inspección técnica vehicular tiene como objetivo principal sensibilizar a los propietarios de vehículos sobre la importancia de mantener sus vehículos en condiciones óptimas para reducir las emisiones contaminantes y proteger la salud y el medio ambiente.

Los propietarios de vehículos son parte fundamental de la sociedad y, por lo tanto, tienen la responsabilidad de contribuir a la mitigación del cambio climático y la mejora de la calidad del aire. Proporcionar educación ambiental durante la inspección técnica vehicular les brinda la oportunidad de entender cómo su comportamiento puede impactar en el medio ambiente y la salud pública.

Al destacar la importancia de mantener vehículos más limpios, el artículo 10 fomenta la adopción de prácticas responsables de mantenimiento y cuidado de los vehículos, lo que puede llevar a una reducción significativa de las emisiones contaminantes y, en última instancia, a la mejora de la calidad del aire.

Al hacer que la educación ambiental sea obligatoria durante el proceso de inspección técnica vehicular, se establece un requisito normativo que garantiza que todos los propietarios de vehículos reciban información sobre la importancia de su contribución a la protección del medio ambiente.

En síntesis, la incorporación del artículo 10 en la Ley 29237 busca promover una cultura de responsabilidad ambiental entre los propietarios de vehículos, enfatizando la importancia de mantener vehículos más limpios y su impacto positivo en la salud y el medio ambiente. Esta medida no solo contribuye a la reducción de las emisiones contaminantes, sino que también fortalece el compromiso ciudadano con la protección del entorno natural.

Disposición Complementaria Final

La primera disposición complementaria final refuerza la descentralización del proceso de inspección técnica vehicular. El monitoreo, seguimiento y evaluación periódicos por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones aseguran un desempeño óptimo de las funciones transferidas a gobiernos regionales, incentivando nuevas estrategias que fortalezcan el proceso de descentralización en este ámbito específico.

En conjunto, estas modificaciones consolidan un marco legal más robusto y actualizado, mejorando significativamente la capacidad del Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares para abordar los desafíos contemporáneos relacionados con la contaminación atmosférica, la seguridad vial y la preservación del medio ambiente.

Síntesis del contenido de la propuesta de modificación de la Ley 29237

El aumento del parque automotor a nivel internacional ha llevado a una creciente preocupación por las emisiones contaminantes vehiculares. En este contexto, diversos acuerdos y tratados internacionales buscan abordar el impacto ambiental y para la salud pública causado por estas emisiones. A nivel regional, la problemática se agrava, y en el ámbito nacional, las cifras alarmantes de contaminación atmosférica, especialmente en zonas urbanas, indican la necesidad de medidas eficaces.

Las emisiones contaminantes vehiculares, como el material particulado PM2.5 y gases tóxicos, tienen efectos perjudiciales directos en la salud de la población. Se ha demostrado que contribuyen a enfermedades respiratorias, cardiovasculares y otros problemas de salud. La exposición constante a estas emisiones afecta de manera desproporcionada a los residentes de áreas urbanas y a comunidades vulnerables.

La modificación propuesta busca mejorar el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares establecido por la Ley 29237. Se pretende fortalecer la certificación del buen funcionamiento de los vehículos, garantizando condiciones ambientales saludables y contribuyendo a la seguridad vial.

Se propone la inclusión del Artículo 9, que establece categorías (Observaciones Técnicas Leves, Graves y Muy Graves) para evaluar las deficiencias vehiculares. Esto asegura una evaluación precisa, considerando la seguridad vehicular, el impacto ambiental y la seguridad vial.

Se introduce el Artículo 10, que obliga a los CITV a proporcionar educación ambiental a los propietarios de vehículos. Esto busca crear conciencia sobre la importancia de mantener vehículos limpios para preservar la salud y el medio ambiente.

En conclusión, la modificación propuesta en la Ley 29237 responde a la urgente necesidad de abordar la contaminación vehicular, considerando el contexto global, regional y nacional. Busca no solo fortalecer las inspecciones técnicas vehiculares, sino también educar a los propietarios sobre su papel en la reducción de emisiones y la protección del medio ambiente. Estas medidas contribuyen a mejorar la calidad del aire, la salud pública y avanzar hacia un transporte más sostenible.

Legislación comparada

La Unión Europea

La Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea, de 3 de abril de 2014, se refiere a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques. Esta Directiva reemplaza la Directiva 2009/40/CE.

La Directiva establece un objetivo de "visión cero", que busca que la Unión Europea se aproxime, de aquí a 2050, a la meta de "cero muertes" en el transporte por carretera. Para lograr este objetivo, se espera que la tecnología de vehículos contribuya enormemente a un mayor nivel de seguridad del transporte por carretera (BOE, 2014).

La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso (BOE, 2014). Este régimen incluye la inspección técnica periódica de los vehículos y las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por carretera (BOE, 2014).

la Directiva 2014/45/UE establece que una deficiencia se considera peligrosa si puede representar un riesgo inmediato para la seguridad vial o tener un impacto significativo en el medio ambiente. En tales casos, el vehículo no puede ser utilizado en vías públicas hasta que se corrijan estas deficiencias. Esto refleja el compromiso de la Unión Europea con la seguridad vial y la protección del medio ambiente (BOE, 2014).

Es importante mencionar que la Directiva también establece medidas para garantizar la independencia de los inspectores y las organizaciones de inspección respecto del comercio, el mantenimiento y la reparación de vehículos, a fin de evitar cualquier conflicto de intereses financieros. Indiscreción (BOE, 2014).

Alemania

La frecuencia de la Inspección Técnica Vehicular en Alemania está determinada por el Código de Circulación Alemán (StVZO), una normativa nacional que aborda la revisión de vehículos, estableciendo pautas comunes para la inspección de seguridad y la evaluación técnica de los componentes vehiculares, así como la medición de emisiones de gases contaminantes. Asimismo, se establecen la periodicidad de inspección que todos los vehículos en Alemania deben cumplir. En el contexto de esta periodicidad, se destaca la ejecución de evaluaciones preventivas en vehículos particulares con el objetivo de llevar a cabo inspecciones más detalladas de las emisiones contaminantes. (Bundesamt für Justiz, 2024).

Japón

La legislación japonesa relativa a las inspecciones vehiculares se llama "shaken" y consiste en lo siguiente (ASOCDA, 2017):

- Los propietarios de vehículos deben someter sus vehículos a una inspección técnica cada dos o tres años, dependiendo de la antigüedad del vehículo.

- La inspección técnica puede realizarse en un taller autorizado o en una agencia del Ministerio de Tierra, Infraestructura, Transporte y Turismo (MTITT) (MOJ, 2024).

- La inspección técnica evalúa las condiciones de seguridad, emisión de gases contaminantes y ruido de los vehículos.

- Los vehículos de dos ruedas (motocicletas) con una cilindrada de más de 250 cm3 también deben someterse a la inspección técnica cada dos años, mientras que los de menor cilindrada están exentos.

- Las deficiencias técnicas se clasifican en tres categorías: defectos leves, defectos graves y defectos muy graves[1]. Los defectos muy graves son aquellos que impiden el funcionamiento normal del vehículo o que pueden causar un accidente grave.

- Los vehículos que no pasen la inspección técnica no podrán circular por las vías públicas hasta que se corrijan las deficiencias.

Con el propósito de prevenir la contaminación atmosférica derivada del uso de vehículos especializados, proteger la salud pública y preservar el entorno natural, se ha instaurado el "Reglamento Particular sobre Emisiones de Vehículos Motorizados Especializados". Este reglamento tiene como objetivo regular las emisiones de gases de escape de los vehículos especializados que no transitan en vías públicas, conocidos como vehículos de motor especificados. La Ley de Regulación de Gases (también conocida como Ley Todo Terreno) entró en vigencia el 1 de abril de 2006.

Los vehículos especializados fabricados o importados posterior a la fecha de aplicación de las normativas no podrán ser utilizados en Japón a menos que estén etiquetados como conformes a dichas normativas (cabe destacar que algunas categorías de vehículos quedan exentas de esta regulación).

Las compañías que producen vehículos especializados específicos están facultadas para colocar marcas de conformidad con las normas, siguiendo los procedimientos establecidos por la Ley Todo Terreno. En el caso de emplear un vehículo especializado que carezca de la etiqueta de conformidad, se requiere someterse a una inspección individual de gases de escape para verificar el cumplimiento con las normativas establecidas.

Reino Unido

La prueba MOT (Ministerio de Transporte) es un requisito anual en el Reino Unido para la mayoría de los vehículos con más de tres años de antigüedad, mientras que en Irlanda del Norte aplica después de cuatro años. Introducida en 1960, ha evolucionado para cubrir 20 sistemas del vehículo. La DVSA emite certificados en el Reino Unido, y la DVA en Irlanda del Norte.

Las pruebas abarcan escape, cinturones, luces, frenos, entre otros. Más de 23,500 talleres autorizados realizan pruebas, y cualquiera en el Reino Unido puede postularse para operar una estación MOT. Existen tarifas máximas establecidas para cada clase de vehículo. Los certificados son cruciales para el impuesto vehicular y la venta de automóviles usados.

La regulación se ha ampliado a lo largo del tiempo, incluyendo controles de emisiones y sistemas modernos. Internacionalmente, hay regulaciones para permitir el viaje de vehículos entre países. Vehículos históricos y aquellos registrados hace más de 40 años pueden estar exentos.

El informe de emisiones indicará si un vehículo ha pasado o fallado la prueba en función de los niveles de emisiones. Si las emisiones están dentro de los límites permitidos, el vehículo pasa la prueba. Sin embargo, si las emisiones exceden los límites establecidos, el vehículo puede fallar la prueba, y se indicará la razón específica de la falla, que podría ser debido a un mal funcionamiento del sistema de escape, problemas en el motor u otros componentes relacionados.

La clasificación de la deficiencia u observación puede variar desde problemas menores que requieren atención hasta problemas más graves que necesitan reparación inmediata para cumplir con los estándares de emisiones. Las regulaciones específicas y los límites exactos estarán definidos por las normativas aplicables en el momento de la prueba y pueden haber experimentado cambios en revisiones posteriores de las regulaciones.

Las pruebas MOT se han adaptado a lo largo de los años, con revisiones en 2012, 2018 y 2019. En 2020, debido a la pandemia, las fechas de vencimiento se extendieron por seis meses, pero los vehículos aún debían mantenerse en condiciones de circular. En Irlanda del Norte, las pruebas de emisiones en vehículos diésel no se han realizado durante más de una década, a pesar de ser un requisito legal.

Inspección Técnica del Vehículo (ITV) en Estados Unidos

En los Estados Unidos, la frecuencia de la Inspección Técnica está regulada de manera independiente por cada estado, que gestiona autónomamente las emisiones de gases y la seguridad de los vehículos. En algunos estados,

la inspección no sigue una frecuencia específica, sino que se determina considerando diversas disposiciones. A continuación, se detallan estos casos (ASOCDA, 2017):

1. Estados sin legislación para la ITV:

- En algunos estados, no existe legislación para la Inspección Técnica Vehicular, ya sea enfocada en seguridad vehicular o emisiones contaminantes, y, por ende, no hay una periodicidad establecida.

- Ejemplos: Iowa, Oklahoma, Kansas, Carolina del Sur, Kentucky, Dakota del Sur, Michigan, Wyoming, Minnesota, Alabama, Misisipí, Alaska, Montana, Nebraska, Arkansas, y Dakota del Norte.

2. Estados con legislación en emisiones contaminantes, pero no en seguridad vehicular:

- Otros **estados cuentan con legislación sobre la frecuencia de revisión de emisiones contaminantes**, pero no regulan la seguridad vehicular.

- Ejemplos: Arizona, California, Colorado, Connecticut, Idaho, Indiana, Maryland, Illinois, New Jersey, Nuevo México, Ohio, Oregón, Washington, y Wisconsin.

3. Estados con legislación en seguridad vehicular, pero no en emisiones contaminantes:

- Algunos estados legislan sobre la frecuencia de seguridad vehicular pero no tienen regulación en la revisión de emisiones contaminantes.

- Ejemplos: Virginia del Oeste (Anualmente) y Hawái.

4. Estados con legislación en ambas inspecciones:

- Hay estados que cuentan con legislación para la inspección de seguridad vehicular y la inspección de emisiones contaminantes.

- Ejemplos: Luisiana, Maine, Massachusetts, Nueva Hampshire, Nueva York, Carolina del Norte, Pensilvania, Texas, Vermont, y Virginia (Inspección de seguridad vehicular anualmente, inspección de emisiones contaminantes cada 2 años), Delaware (ambas cada 2 años), Distrito de Columbia, Misuri, Rhode Island, y Utah.

Finalmente, en algunos estados, la inspección técnica vehicular es obligatoria al cambiar la jurisdicción en la matrícula del vehículo, como parte de los requisitos establecidos en la regulación correspondiente.

En Canadá

En Canadá, la estrategia prevalente en la mayoría de provincias es la homologación integral de vehículos, eliminando la necesidad de inspecciones regulares. La atención técnica se enfoca principalmente en garantizar la seguridad vehicular desde la fase de fabricación, resultando en la eliminación de programas de control de emisiones debido a registros bajos de gases contaminantes. No obstante, en Ontario, se lleva a cabo una inspección anual de emisiones, denominada "Ontario's Drive Clean", para todos los tipos de vehículos después de su primer año de circulación en carreteras nacionales (ASOCDA, 2017).

En los estados de Yukon, Columbia, Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Quebec, Newfounland, Nunavut, Territorio de Noroeste y Labrador, la inspección vehicular es obligatoria al transferir vehículos entre estados o importarlos. Algunos estados, como Nuevo Brunswick, Isla del Príncipe Eduardo y Nueva Escocia, tienen legislación específica que regula la inspección de seguridad de vehículos (ASOCDA, 2017).

Chile

El numeral 18 del artículo 200 de la Ley de Tránsito de Chile, aprobada por la Ley 18.290, establece que es una infracción grave a las reglas de tránsito conducir un vehículo sin la revisión técnica de reglamento, de homologación o de emisión de contaminantes vigentes, o infringir las normas en materia de emisiones. Esta ley,

que ha sido refundida, coordinada y sistematizada, se aplica a todas las infracciones o contravenciones graves a las reglas de tránsito en el país (BCN, 2024).

Mesa de trabajo Inspecciones Técnica Vehiculares en la mejora de la Calidad del Aire

El 23 de febrero de 2024, asesoría técnica de la Comisión Especial de Cambio Climático llevó a cabo una mesa de trabajo titulada "Inspecciones Técnicas Vehiculares en la mejora de la Calidad del Aire", en la cual participaron representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de SUTRAN. Durante la exposición del ingeniero José Luis Reynoso Zárate, en representación del MTC, se destacó que la propuesta presentada por asesoría técnica de la Comisión, era pertinente y que el principal problema del sistema nacional de inspecciones técnicas vehiculares radica en los CITV, especialmente en cuanto a su equipamiento y calibración. Se propuso, en consecuencia, una intensificación en la fiscalización de los CITV. Además, se planteó la posibilidad de establecer un impuesto basado en la antigüedad de los vehículos.

Por otro lado, los abogados Ronald Power y Aracely Sánchez, funcionarios de SUTRAN, coincidieron en la importancia de la propuesta y con las observaciones realizadas por el representante del MTC respecto a las deficiencias presentes en los CITV. Se destacó también la detección de fallos en la seguridad de los sistemas informáticos, los cuales en algunos casos son objeto de manipulaciones que alteran la condición real de los vehículos inspeccionados.

Para concluir, es importante destacar que esta iniciativa se origina en el marco de los objetivos establecidos en el plan de trabajo de la Comisión Especial de Cambio Climático. Surge de la preocupación de sus miembros por contribuir activamente en la lucha contra el cambio climático.

Fuente: Comisión Especial de Cambio Climático.

II. Efecto de la propuesta normativa en la legislación nacional

La trascendencia de la presente propuesta radica en su capacidad para fortalecer y perfeccionar el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, establecido por la Ley 29237. Esta iniciativa no solo busca consolidar los mecanismos de certificación del buen funcionamiento de los vehículos automotores, sino que también se erige como una respuesta directa a la urgente necesidad de combatir la contaminación atmosférica generada por las emisiones vehiculares en nuestro país, que impacta negativamente en la salud de la población.

Para alcanzar este objetivo, la propuesta aborda de manera específica y detallada las deficiencias identificadas en la normativa vigente, proponiendo modificaciones a los artículos 1, 4, 7 y 8 de la Ley 29237. Estas enmiendas tienen como finalidad establecer criterios más rigurosos y actualizados para las inspecciones técnicas vehiculares, incluyendo la adopción de normas de emisiones contaminantes más estrictas, alineadas con los estándares

internacionales y las recomendaciones de organismos especializados. Asimismo, la incorporación de los artículos 9 y 10 a la legislación existente representa un avance significativo. El artículo 9 introduce un sistema de clasificación de deficiencias vehiculares, proporcionando una estructura clara para evaluar y abordar problemas, mientras que el artículo 10 establece la obligatoriedad de brindar educación ambiental durante las inspecciones técnicas vehiculares, promoviendo la conciencia sobre la importancia de vehículos más limpios y su impacto en la preservación del medio ambiente.

También introduce una disposición complementaria clave para fortalecer la supervisión y evaluación de las funciones transferidas a los gobiernos regionales. En este sentido, se incorpora la primera disposición complementaria, la cual establece un sistema integral de monitoreo, supervisión y evaluación por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) respecto de las responsabilidades transferidas.

La propuesta legislativa no vulnera y se encuentra en concordancia con los preceptos establecidos en la Constitución Política del Perú.

En resumen, esta propuesta normativa no solo actualiza y refuerza los mecanismos de inspección vehicular, sino que también introduce disposiciones específicas para abordar las emisiones vehiculares, fortaleciendo así la capacidad del Estado para combatir eficazmente la contaminación atmosférica y garantizar condiciones seguras y saludables en el transporte terrestre a lo largo y ancho de nuestro país.

III. Análisis costo beneficio

La propuesta de modificación a la Ley 29237, dirigida a fortalecer el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, conlleva una serie de impactos tanto en términos de costos como de beneficios. Este análisis busca evaluar la relación entre estos elementos, considerando los efectos directos e indirectos que la modificación puede tener en la sociedad y el medio ambiente.

ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO: INCORPORACIÓN DE CRITERIOS CLIMÁTICOS EN EL SPMGI

Grupos de Interés	Costos	Beneficios
Propietarios de Vehículos	- Costos iniciales para adecuar vehículos a estándares más estrictos. - Posibles gastos operativos durante el proceso de transición.	- Menores costos de salud asociados a la reducción de emisiones. - Incentivos para la renovación del parque automotor.
Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV)	- Inversiones para adaptarse a los nuevos estándares. - Posibles costos operativos adicionales.	- Posible aumento de demanda de servicios de inspección. - Participación en la mejora de la seguridad vial.
Gobierno (MTC, Gobiernos Regionales)	- Costos administrativos para monitoreo y supervisión. - Inversiones en capacitación y tecnología.	- Beneficios en salud pública por reducción de enfermedades relacionadas con la contaminación. - Mejora de la seguridad vial.
Sociedad en General	- Posible aumento en el costo de servicios de inspección.	- Mejora de la calidad del aire y reducción de enfermedades respiratorias. - Mayor seguridad vial.

Grupos de Interés	Costos	Beneficios
Medio Ambiente	- Posibles costos asociados a la transición hacia tecnologías más limpias.	- Preservación a largo plazo con la reducción de emisiones contaminantes. - Incentivo para prácticas más sostenibles en el transporte.

IV. La relación de la iniciativa con la Agenda Legislativa y con las políticas de Estado expresadas en el Acuerdo Nacional

La propuesta de modificación de la Ley 29237 se alinea de manera coherente con los objetivos y compromisos establecidos en la agenda nacional sobre cambio climático y desarrollo sostenible. Además de consolidar los mecanismos de certificación del buen funcionamiento de los vehículos automotores, esta iniciativa legislativa se presenta como una respuesta directa a la imperativa necesidad de combatir la contaminación atmosférica generada por las emisiones vehiculares en nuestro país, que impacta negativamente en la salud de la población.

En este contexto, la propuesta guarda una estrecha relación con el Acuerdo Nacional, especialmente con la política de Estado número 19 sobre desarrollo sostenible y gestión ambiental. A continuación, se detallan las conexiones específicas de la iniciativa legislativa con los principios del Acuerdo Nacional:

1. Desarrollo Sostenible: La proposición busca mejorar las condiciones de salud y bienestar de la población, promover ciudades más limpias y sostenibles, y contribuir a la lucha contra el cambio climático y sus efectos. En este sentido, se alinea con el principio de desarrollo sostenible, un aspecto esencial del Acuerdo Nacional.

2. Medio Ambiente y Recursos Naturales: La iniciativa legislativa aborda la importancia de la gestión sostenible del medio ambiente y los recursos naturales. La inclusión de aspectos ambientales en la inspección técnica vehicular contribuye directamente a la creación de un entorno limpio, saludable y sostenible, en consonancia con los principios del Acuerdo Nacional.

Referencia

AEG PUCP. (03 de 11 de 2021). *Asociación de Egresados y Graduados de la PUCP.* Obtenido de Lima, la capital más contaminada de Latinoamérica: https://aeg.pucp.edu.pe/un-dia-con/lima-la-capital-mas-contaminada-de-latinoamerica/

ASOCDA. (09 de 2017). *Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico de Automotor.* Obtenido de https://www.aso-cda.org/wp-content/uploads/2017/12/Estudio-Comparativo-de-la-periodicidad-de-la-ITV-en-el-Mundo.pdf

Asociación Automotriz del Perú. (2022). *AAP Asociación Automotriz del Perú.* Obtenido de Perú es el principal emisor de partículas contaminantes PM2.5 de la región: https://aap.org.pe/indice-progreso-social-particulas-contaminantes-peru-2022/

ATU. (Julio de 2023). *Autoridad de Transporte para Lima y Callao.* Obtenido de ATU calidad ambiental: https://portal.atu.gob.pe/CalidadAmbiental/Boletin2.html

BCN. (11 de 03 de 2024). *Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.* Obtenido de Fija Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley de Tránsito: https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1007469

BOE. (29 de 4 de 2014). *Boletín Oficial del Estado .* Obtenido de DIRECTIVA 2014/45/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO: https://www.boe.es/doue/2014/127/L00051-00128.pdf

Bundesamt für Justiz. (8 de 03 de 2024). *Bundesministerium der Justiz.* Obtenido de https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/anlage_viii.html

EPIC-University of Chicago. (2023). *Instituto de Política Energética de la Universidad de Chicago.* Obtenido de Annual Update air Quality Life Index 2023: https://aqli.epic.uchicago.edu/reports/?_gl=1*1chi1p3*_ga*OTI3ODI4MTkuMTcwODAyODczMw..*_ga_DJP80GJ53Y*MTcwODAyODczMy4xLjEuMTcwODAzMTkwNy4wLjAuMA..

INTE PUCP. (11 de agosto de 2023). *Instituto de la Naturaleza, Tierra y Energía.* Obtenido de Ahogándose en contaminación: ¡Por qué es tan mala la calidad del aire en Lima y cómo puede mejorar?: https://inte.pucp.edu.pe/noticias-y-eventos/noticias/ahogandose-en-contaminacion-por-que-es-tan-mala-la-calidad-del-aire-en-lima-y-como-puede-mejorar/

Minam. (2019). *Ministerio del Ambiente, Infocarbono.* Obtenido de Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero 2019: https://infocarbono.minam.gob.pe/annios-inventarios-nacionales-gei/ingei-2019/

MOJ. (08 de 03 de 2024). *Ministerio de Justicia de Japón.* Obtenido de https://www.moj.go.jp/isa/content/001392802.pdf

OMS. (2023). *Organización Mundial de la Salud.* Obtenido de Contaminación atmosférica: https://www.who.int/es/health-topics/air-pollution#tab=tab_1

U.S. Environmental Protection Agency. (14 de mayo de 2021). *U.S. Environmental Protection Agency.* Obtenido de Assessing the Mortality Burden of Air Pollution in Lima - Callao: https://www.epa.gov/sites/default/files/2021-06/documents/lima_megacities_technical_report_20210514_english_0.pdf