



“LEY QUE CREA EL PROGRAMA NACIONAL DE RENOVACIÓN VEHICULAR PARA LA MODERNIZACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR Y LA REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL”

El Congresista de la República, integrante del Grupo Parlamentario Honor y Democracia, **JORGE CARLOS MONTOYA MANRIQUE**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere los artículos 102 y 107º de la Constitución Política del Perú, formula la siguiente propuesta legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE CREA EL PROGRAMA NACIONAL DE RENOVACIÓN VEHICULAR PARA LA MODERNIZACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR Y LA REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL

Artículo 1º. - Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto crear e implementar el Programa Nacional de Renovación Vehicular, orientado al retiro progresivo de vehículos con alta antigüedad, promoviendo un parque automotor moderno, seguro y ambientalmente sostenible, con prioridad en el transporte público.

Artículo 2º. - Finalidad

La presente ley tiene como finalidad:

- a) Reducir la contaminación del aire generada por el transporte terrestre.
- b) Mejorar la seguridad vial mediante la reducción de vehículos con baja condición técnica.
- c) Promover la modernización del parque automotor con tecnologías limpias.
- d) Incentivar la transición del transporte público hacia vehículos eléctricos, híbridos o de bajas emisiones.

Artículo 3º. - Ámbito de aplicación.

La presente ley es aplicable a todo vehículo automotor de uso:

- a) Particular.
- b) Transporte público de pasajeros.
- c) Transporte de mercancías y carga.



Quedan exceptuados:

- a) Vehículos declarados de colección, patrimonio cultural o histórico por autoridad competente.
- b) Vehículos de uso estratégico, militar o de emergencia debidamente acreditados.

Artículo 4.- Definiciones

Para efectos de la presente ley se entiende por:

- a) Vehículo antiguo: aquel con más de veinte (20) años desde su año de fabricación.
- b) Chatarrización: proceso técnico de desintegración total y definitiva de un vehículo, con certificación de baja.
- c) Tecnologías limpias: vehículos eléctricos, híbridos, a gas natural vehicular, u otros de bajas emisiones conforme a normativa vigente.

Artículo 5.- Creación del Programa Nacional de Renovación Vehicular

Se crea el Programa Nacional de Renovación Vehicular (PNRV), bajo rectoría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), con participación del Ministerio del Ambiente (MINAM) y el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).

Artículo 6.- Registro Nacional de Vehículos Antiguos

El MTC implementa, en un plazo máximo de doce (12) meses, el Registro Nacional de Vehículos Antiguos, de carácter obligatorio para todo propietario de vehículos con antigüedad mayor a veinte (20) años.

El registro se articula con la información del:

- a) Registro de Propiedad Vehicular.
- b) Sistema de Inspecciones Técnicas Vehiculares.
- c) Sistema de control de emisiones.

Artículo 7.- Condición obligatoria de evaluación técnica

Todo vehículo con más de veinte (20) años de antigüedad deberá pasar obligatoriamente inspecciones técnicas con estándares reforzados en:

- a) Emisiones contaminantes.
- b) Frenos, dirección, suspensión y seguridad.
- c) Estado estructural y funcional.



Artículo 8.- Fases de implementación

El retiro progresivo y restricción de circulación se ejecuta mediante las siguientes fases:

8.1 Primera fase (2025 – 2027)

- a) Restricción de circulación en zonas urbanas principales para vehículos con más de treinta (30) años.
- b) Fiscalización prioritaria en Lima, Callao, Arequipa, Trujillo y Cusco.
- c) Evaluación técnica obligatoria reforzada para vehículos con más de veinte (20) años.

8.2 Segunda fase (2028 – 2030)

- a) Prohibición de circulación a nivel nacional para vehículos con más de veinticinco (25) años.
- b) Excepción temporal para zonas rurales de baja densidad vehicular, conforme a reglamento.
- c) Implementación prioritaria de incentivos para transporte público eléctrico.

8.3 Tercera fase (2031 en adelante)

- a) Prohibición total de circulación para vehículos con más de veinte (20) años.
- b) Excepción para vehículos históricos o estratégicos debidamente autorizados.

Artículo 9.- Reglamentación territorial de zonas de restricción

Las municipalidades provinciales, en coordinación con el MTC y MINAM, pueden establecer:

- a) Zonas de bajas emisiones.
- b) Restricciones horarias.
- c) Corredores de transporte sostenible.

Artículo 10.- Bono de Renovación Vehicular

El Estado otorga un Bono de Renovación Vehicular a favor de los propietarios que retiren vehículos antiguos mediante chatarrización certificada.

El bono consiste en:

- a) Un monto equivalente hasta el diez por ciento (10%) del valor de un vehículo nuevo o seminuevo.



- b) Priorización para tecnologías limpias.
- c) Bonificación adicional para transportistas públicos y pequeños transportistas.

El reglamento deberá establecer los requisitos, montos y mecanismos de entrega.

Artículo 11.- Exoneraciones tributarias

Durante los primeros cinco (5) años de vigencia de la presente ley se autoriza:

- a) Reducción de hasta el cincuenta por ciento (50%) del IGV para vehículos eléctricos, híbridos o de bajas emisiones.
- b) Reducción del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) para vehículos de bajas emisiones.

El Ministerio de Economía y Finanzas regulará la aplicación y alcance mediante decreto supremo.

Artículo 12.- Financiamiento preferencial

Se crea un Fondo de Financiamiento Preferencial para Renovación Vehicular, administrado por COFIDE, destinado a créditos blandos para:

- a) Conductores de transporte público.
- b) Pequeños transportistas de carga.
- c) MYPES vinculadas a movilidad sostenible.

Artículo 13.- Control ambiental y de tránsito

Las municipalidades provinciales y distritales, con apoyo del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y Ministerio de Ambiente, implementarán sistemas de monitoreo de:

- a) Emisiones vehiculares.
- b) Cumplimiento de restricciones de circulación.
- c) Control de inspecciones técnicas.

Artículo 14.- Infracciones y multas

Constituye infracción grave circular con vehículos prohibidos por antigüedad conforme a las fases establecidas.

La sanción consiste en:



- a) Multa equivalente al diez por ciento (10%) de una UIT.
- b) Retención del vehículo en caso de reincidencia.
- c) Incremento progresivo de sanción por repetición.

Artículo 15.- Incentivos a municipalidades

Las municipalidades podrán acceder a incentivos presupuestales adicionales del Estado, conforme al reglamento, siempre que acrediten la implementación efectiva de las siguientes medidas:

- a) Zonas de bajas emisiones,
- b) Monitoreo ambiental,
- c) Promoción de transporte sostenible

Artículo 16.- Apoyo a sectores vulnerables

El Estado otorga subsidios complementarios y medidas especiales para conductores de bajos ingresos dedicados al transporte público, priorizando la adquisición de vehículos eléctricos, híbridos o de bajas emisiones.

Artículo 17.- Programas de capacitación y reconversión tecnológica

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, implementa programas de capacitación para:

- a) Uso y mantenimiento de vehículos eléctricos e híbridos.
- b) Conversión tecnológica vehicular.
- c) Formación técnica en reciclaje vehicular.

Artículo 18.- Transporte público eléctrico

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones prioriza la implementación de:

- a) Corredores exclusivos para buses eléctricos.
- b) Cofinanciamiento parcial para flotas públicas eléctricas en ciudades principales.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. - Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo máximo de ciento veinte (120) días calendario contados desde su entrada en vigencia.



Segunda. - Portal de transparencia

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones implementará un portal público de transparencia donde se publiquen:

- a) Fondos asignados.
- b) Bonos otorgados.
- c) Vehículos chatarreados.
- d) Resultados de reducción de emisiones.

Tercera. - Auditoría y control

La Contraloría General de la República realiza auditorías periódicas del programa y emite informes anuales de cumplimiento.

Cuarta. - Financiamiento

La implementación se financia con cargo a:

- a) Presupuesto General de la República.
- b) Cooperación internacional.
- c) Convenios público-privados.
- d) Transferencias a gobiernos regionales y municipalidades.

Quinta. - Vigencia

La presente ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Lima, 26 de febrero 2026.

Jorge Montoya Manrique
Congresista de la República



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

El Perú enfrenta actualmente una problemática estructural vinculada a la antigüedad de su parque automotor, especialmente en las principales ciudades del país. Una proporción significativa de vehículos en circulación supera los veinte años de fabricación, situación que se agrava en el transporte público y en el transporte de carga.

Esta realidad genera impactos negativos en la calidad del aire, incrementa los riesgos de accidentes de tránsito, eleva los costos de mantenimiento vehicular y contribuye al uso ineficiente de combustibles fósiles.

La obsolescencia del parque automotor constituye, por tanto, un problema ambiental, sanitario, económico y de seguridad vial que requiere una intervención integral del Estado.

Desde el punto de vista constitucional, la propuesta se sustenta en el artículo 2 inciso 22 de la Constitución Política del Perú, que reconoce el derecho fundamental de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida. Asimismo, el artículo 67 establece que el Estado determina la política nacional del ambiente y promueve el uso sostenible de los recursos naturales, mientras que el artículo 44 impone al Estado el deber de garantizar el bienestar general. En ese marco, la renovación progresiva del parque automotor constituye una medida legítima y necesaria para proteger la salud pública, el ambiente y la seguridad de los ciudadanos.

El transporte terrestre es una de las principales fuentes de contaminación atmosférica en zonas urbanas. Los vehículos antiguos emiten mayores niveles de material particulado, óxidos de nitrógeno y dióxido de carbono, lo que incide directamente en el deterioro de la calidad del aire.

La exposición prolongada a estos contaminantes está asociada con enfermedades respiratorias crónicas, afecciones cardiovasculares y un incremento en la mortalidad prematura, especialmente en niños, adultos mayores y personas con enfermedades preexistentes. En consecuencia, la reducción progresiva de vehículos altamente contaminantes contribuirá significativamente a mejorar la salud pública y a reducir la carga económica que representan estas enfermedades para el sistema sanitario.

En materia de seguridad vial, los vehículos con alta antigüedad presentan mayor probabilidad de fallas mecánicas en sistemas críticos como frenos, dirección, suspensión y estructura vehicular. La insuficiente condición técnica de estas unidades incrementa el riesgo de siniestros viales. El establecimiento de estándares reforzados de inspección técnica y el retiro progresivo de vehículos



en mal estado permitirán reducir accidentes y fortalecer la seguridad en las vías públicas.

La propuesta también responde a la necesidad de impulsar la transición hacia tecnologías limpias y movilidad sostenible. A nivel global, la electrificación del transporte y la incorporación de vehículos híbridos y de bajas emisiones forman parte de las estrategias adoptadas para enfrentar el cambio climático y reducir la dependencia de combustibles fósiles.

El Perú debe alinearse con estas tendencias internacionales promoviendo un parque automotor moderno, eficiente y ambientalmente sostenible. El Programa Nacional de Renovación Vehicular constituye una herramienta para incentivar dicha transición mediante bonos, financiamiento preferencial y beneficios tributarios orientados a facilitar la adquisición de tecnologías limpias.

Desde el punto de vista económico, un parque automotor moderno mejora la eficiencia del transporte de personas y mercancías, reduce costos operativos, disminuye pérdidas asociadas a accidentes y contribuye a elevar la productividad urbana.

Asimismo, la implementación de incentivos y mecanismos de financiamiento dinamiza el mercado automotor formal y promueve el desarrollo de sectores vinculados a la movilidad sostenible, generando oportunidades de empleo y fortaleciendo la competitividad nacional.

La iniciativa reconoce, además, la necesidad de proteger a los sectores más vulnerables, particularmente a conductores de transporte público y pequeños transportistas cuya actividad económica depende de vehículos antiguos. Por ello, el proyecto incorpora un enfoque social que contempla bonos de renovación, acceso a créditos blandos, subsidios complementarios y programas de capacitación y reconversión tecnológica. De esta manera, la transición se plantea de forma progresiva y socialmente responsable, evitando impactos abruptos en la economía familiar de quienes dependen del transporte como medio de subsistencia.

La implementación gradual en fases permite asegurar predictibilidad normativa y adaptación progresiva del mercado. Asimismo, la participación de los gobiernos locales en la creación de zonas de bajas emisiones y sistemas de monitoreo fortalece la descentralización y la gestión ambiental territorial. La incorporación de mecanismos de transparencia, auditoría y control garantiza el adecuado uso de los recursos públicos destinados al programa.

En consecuencia, la creación del Programa Nacional de Renovación Vehicular constituye una política pública integral que articula objetivos ambientales, sanitarios, económicos y de seguridad vial. La modernización del parque automotor no solo contribuye a la reducción de la contaminación, sino que representa una inversión estratégica en salud pública, desarrollo sostenible y calidad de vida para todos los ciudadanos.



Por las razones expuestas, la presente iniciativa legislativa resulta necesaria, oportuna y coherente con los principios constitucionales y con las políticas de desarrollo sostenible del Estado peruano.

II. JUSTIFICACIÓN DE LA INTERVENCIÓN LEGISLATIVA

La intervención legislativa propuesta se sustenta en la necesidad de establecer un mecanismo normativo que permita ordenar y conducir, de manera progresiva y socialmente responsable, el proceso de renovación del parque automotor nacional.

La alta antigüedad de los vehículos en circulación no puede ser abordada mediante medidas abruptas o aisladas, pues ello generaría impactos económicos y sociales significativos, especialmente en los sectores vinculados al transporte público y de carga.

Por ello, la ley plantea un retiro progresivo con criterios de gradualidad, estableciendo fases claramente definidas que permitan a los propietarios adaptarse de manera previsible y razonable a las nuevas exigencias.

Asimismo, la propuesta reconoce que la sola imposición de restricciones no resulta suficiente para alcanzar una verdadera modernización vehicular. En ese sentido, se justifica la creación de incentivos reales y efectivos que hagan viable la transición hacia unidades más modernas y menos contaminantes.

El establecimiento de un Bono de Renovación Vehicular, la implementación de beneficios tributarios y la creación de un fondo de financiamiento preferencial constituyen herramientas económicas orientadas a facilitar el acceso a vehículos nuevos o de bajas emisiones, especialmente para transportistas y pequeños empresarios que enfrentan limitaciones de capital.

Otro elemento central de la intervención legislativa es la necesidad de prevenir escenarios de conflictividad social. Las reformas en el sector transporte han demostrado históricamente que las medidas restrictivas adoptadas sin mecanismos compensatorios generan resistencia y paralización de servicios esenciales. Por ello, el diseño de la presente iniciativa incorpora un enfoque de diálogo, gradualidad e incentivos, buscando compatibilizar los objetivos ambientales y de seguridad vial con la estabilidad económica de los transportistas y la continuidad del servicio público.

Finalmente, se justifica la intervención legislativa en la necesidad de contar con un sistema nacional uniforme, articulado y fiscalizable. La regulación dispersa o fragmentada a nivel local ha generado asimetrías en la aplicación de estándares técnicos y ambientales.

La creación de un Programa Nacional de Renovación Vehicular bajo rectoría del Gobierno Nacional permite establecer criterios homogéneos, mecanismos de



supervisión coordinados y herramientas de transparencia que garanticen el cumplimiento efectivo de la norma en todo el territorio. De esta manera, se fortalece la seguridad jurídica, la eficiencia administrativa y la eficacia de la política pública.

En consecuencia, la intervención legislativa propuesta responde a una necesidad estructural del país, integrando gradualidad social, incentivos económicos, prevención de conflictos y fortalecimiento institucional, elementos indispensables para asegurar una transición ordenada hacia un parque automotor moderno, seguro y ambientalmente sostenible.

III. OBJETIVO

La presente iniciativa legislativa tiene como objetivo implementar un programa nacional, progresivo y estructurado, destinado a reducir de manera ordenada la circulación de vehículos con alta antigüedad en el territorio nacional, promoviendo la modernización integral del parque automotor. La propuesta busca establecer un marco normativo que permita ejecutar esta transición de forma gradual, previsible y socialmente responsable, evitando impactos económicos abruptos y garantizando condiciones adecuadas de adaptación para los distintos actores del sector transporte.

Asimismo, el programa tiene como propósito contribuir a la mejora sustancial de la calidad del aire en las principales ciudades del país, mediante la disminución progresiva de emisiones contaminantes generadas por vehículos obsoletos y de alto impacto ambiental. La reducción de material particulado, gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos constituye un eje central de la política pública propuesta, en concordancia con el derecho constitucional a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida.

De igual manera, la iniciativa persigue fortalecer la seguridad vial, promoviendo el retiro de unidades que presentan mayores riesgos mecánicos y estructurales, e incentivando la incorporación de vehículos que cumplan estándares técnicos más exigentes. La modernización del transporte no solo implica un componente ambiental, sino también una mejora en la eficiencia, confiabilidad y seguridad del servicio, particularmente en el transporte público y de carga.

Finalmente, el objetivo del programa se orienta a impulsar la transición hacia tecnologías limpias y sistemas de movilidad sostenible, fomentando la adopción de vehículos eléctricos, híbridos o de bajas emisiones. Con ello, se busca alinear al país con las tendencias internacionales en materia de transporte sostenible, fortalecer la competitividad nacional y contribuir a un modelo de desarrollo que combine crecimiento económico, protección ambiental y bienestar social.

IV. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO Y CRONOGRAMA FINANCIERO



La implementación del Programa Nacional de Renovación Vehicular implica una inversión pública estimada de S/ 2,500 millones en un horizonte de diez años, bajo un esquema de programación multianual que permite distribuir de manera progresiva y sostenible el esfuerzo fiscal.

Esta inversión comprende S/ 1,200 millones destinados al otorgamiento del Bono de Renovación Vehicular, orientado a incentivar el retiro voluntario de unidades antiguas mediante procesos de chatarrización certificada; S/ 800 millones correspondientes al impacto fiscal de incentivos tributarios temporales para la adquisición de vehículos eléctricos, híbridos o de bajas emisiones; S/ 300 millones para la creación y sostenimiento de un fondo de financiamiento preferencial administrado mediante créditos blandos; y S/ 200 millones destinados a acciones de sensibilización, fortalecimiento institucional, monitoreo ambiental y fiscalización del cumplimiento normativo.

Desde la perspectiva de los beneficios económicos, la ejecución progresiva del programa generará impactos positivos significativos en el mediano plazo. Se estima que hacia el año 2030 los beneficios anuales podrían alcanzar aproximadamente S/ 1,000 millones, desagregados en S/ 500 millones por ahorro en gasto público en salud, producto de la reducción de enfermedades asociadas a la contaminación atmosférica; S/ 300 millones por disminución en la importación de combustibles fósiles, derivada de la incorporación de vehículos más eficientes y de tecnologías limpias; y S/ 200 millones por mayor recaudación tributaria como consecuencia de la dinamización del mercado automotor formal y actividades económicas conexas.

Bajo un escenario conservador en el que los beneficios económicos se consoliden progresivamente y alcancen su máximo rendimiento hacia el quinto año de implementación, el punto de equilibrio fiscal podría alcanzarse entre el sexto y séptimo año de ejecución. A partir de ese momento, los beneficios acumulados comenzarían a superar la inversión pública realizada.

En un horizonte de diez años, el retorno económico acumulado podría superar los S/ 5,000 millones, lo que implica no solo la recuperación de la inversión inicial, sino la generación de un saldo neto positivo para el Estado. Cabe precisar que esta estimación no incorpora efectos indirectos adicionales, tales como incrementos en productividad urbana, reducción de siniestralidad vial, generación de empleo verde o beneficios derivados del cumplimiento de compromisos ambientales internacionales, lo que sugiere que el retorno social real podría ser incluso mayor.

En cuanto al cronograma financiero, la ejecución del programa se desarrollará en tres fases:

La primera fase (2025–2027) contempla una asignación de S/ 800 millones, equivalente al 32% del presupuesto total. Esta etapa estará orientada a la implementación institucional, la puesta en funcionamiento del registro correspondiente, el inicio del otorgamiento de bonos y el fortalecimiento de los sistemas de control y monitoreo.



La segunda fase (2028–2030) concentra el mayor esfuerzo presupuestal, con S/ 1,200 millones, lo que representa el 48% del total. En esta etapa se proyecta la expansión masiva del programa, el mayor número de beneficiarios, la consolidación de incentivos tributarios y el fortalecimiento del financiamiento preferencial, coincidiendo con la aplicación más intensa de las medidas de restricción progresiva.

Finalmente, la tercera fase (2031–2035) contempla una asignación de S/ 500 millones, equivalente al 20% del presupuesto total. Esta etapa corresponde a la consolidación del proceso de modernización, con una reducción progresiva en la demanda de incentivos directos, al haberse alcanzado los principales objetivos estructurales del programa.

En consecuencia, el análisis integral demuestra que la intervención legislativa es fiscalmente sostenible y económicamente rentable en el mediano y largo plazo.

Si bien el programa supone un esfuerzo fiscal inicial relevante, los beneficios económicos proyectados evidencian una relación costo-beneficio favorable. La inversión pública no solo se justifica por sus impactos ambientales y sociales, sino también por su capacidad de generar retornos económicos sostenibles, fortalecer la productividad nacional y reducir costos estructurales asociados a la salud pública y a la dependencia energética.

V. IMPACTO NORMATIVO

La presente iniciativa legislativa se articula de manera coherente con el marco normativo vigente en materia de transporte, ambiente y regulación técnica vehicular, sin generar contradicciones ni vacíos regulatorios. En particular, guarda concordancia con la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que establece los principios, lineamientos y competencias del Estado en materia de transporte y tránsito terrestre. La propuesta complementa dicho marco legal al incorporar un enfoque progresivo de renovación del parque automotor, fortaleciendo los objetivos de seguridad vial, eficiencia del servicio y protección del interés público.

Asimismo, la norma se integra con las disposiciones reglamentarias emitidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en materia de inspecciones técnicas vehiculares, control de emisiones y habilitaciones para la prestación del servicio de transporte. En ese sentido, el programa propuesto no sustituye el régimen vigente, sino que lo refuerza mediante estándares progresivos aplicables a vehículos con alta antigüedad, promoviendo una mejora sostenida en las condiciones técnicas del parque automotor nacional.

Desde la perspectiva ambiental, la iniciativa se alinea con la Política Nacional del Ambiente y con los compromisos internacionales asumidos por el Estado peruano en materia de mitigación del cambio climático y reducción de emisiones contaminantes. La reducción progresiva de vehículos altamente emisores



contribuye directamente al cumplimiento de metas climáticas, a la mejora de la calidad del aire y al fortalecimiento de una política pública orientada al desarrollo sostenible.

En consecuencia, el impacto normativo de la propuesta es complementario y fortalecedor del marco legal existente. La norma no genera duplicidad regulatoria ni afecta competencias institucionales, sino que articula esfuerzos sectoriales bajo un enfoque integral, contribuyendo a una regulación más eficiente, coherente y alineada con los objetivos nacionales en materia de transporte sostenible y protección ambiental.

VI. EFECTOS DE LA LEY

La implementación de la presente ley generará efectos ambientales significativos y medibles en el mediano plazo. Se proyecta que, como resultado del retiro progresivo de vehículos antiguos y la incorporación de tecnologías limpias, las emisiones vehiculares podrían reducirse hasta en un 50% hacia el año 2030 en las principales zonas urbanas del país. Esta disminución impactará directamente en la reducción de material particulado y gases contaminantes, contribuyendo a mejorar la calidad del aire y a mitigar los efectos del cambio climático.

En el ámbito social, la modernización del parque automotor permitirá una mejora sustancial en la calidad de vida de la población. La reducción de emisiones contaminantes estará acompañada de una disminución de los niveles de ruido urbano, particularmente en corredores de alto tránsito. Asimismo, el fortalecimiento de estándares técnicos vehiculares contribuirá a consolidar un sistema de transporte más seguro, eficiente y confiable, beneficiando tanto a usuarios como a conductores.

Desde la perspectiva económica, la ejecución del programa impulsará la dinamización del sector automotriz formal, promoviendo la renovación de flotas y la expansión de actividades vinculadas a la comercialización, financiamiento, mantenimiento y reciclaje vehicular. Se proyecta la creación de aproximadamente 50,000 empleos directos asociados a la cadena de valor del proceso de modernización, incluyendo actividades de chatarrización, reconversión tecnológica, infraestructura de carga eléctrica y servicios especializados.

En materia de salud pública, la reducción sostenida de la contaminación atmosférica permitiría una disminución proyectada del 30% en enfermedades respiratorias asociadas a la exposición prolongada a contaminantes vehiculares. Este efecto no solo representa un beneficio directo para la población, sino también una reducción sustancial de la presión sobre el sistema de salud y del gasto público destinado a la atención de patologías prevenibles vinculadas a la mala calidad del aire.

En conjunto, los efectos de la ley configuran un impacto multidimensional que integra beneficios ambientales, sociales, económicos y sanitarios, consolidando



una política pública orientada al bienestar integral y al desarrollo sostenible del país.

VII. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se encuentra vinculada con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional, específicamente con la Política de Estado 19 (Desarrollo sostenible y gestión ambiental), que promueve la reducción de la contaminación y la protección del ambiente; con la Política de Estado 21 (Desarrollo en infraestructura y vivienda), en lo referido al impulso de infraestructura moderna y servicios públicos eficientes, incluyendo el transporte; y con la Política de Estado 13 (Acceso universal a los servicios de salud y a la seguridad social), en tanto la disminución de emisiones vehiculares contribuye directamente a la prevención de enfermedades respiratorias y a la mejora de la salud pública.

En ese sentido, la propuesta se alinea con los compromisos nacionales orientados al desarrollo sostenible, la protección ambiental y el bienestar integral de la población.