Proyecto de Ley N° 6037/2023-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
02 OCT. 2023
RECIBIDO
Hora 10:15a

PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

El **Grupo Parlamentario Somos Perú**, a iniciativa del Congresista de la República, **Héctor Valer Pinto**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido por los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente Proyecto de Ley

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 1°. – Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto garantizar la accesibilidad en el transporte público a personas con discapacidad, mediante la obligatoriedad de contar con vehículos adaptados en un porcentaje determinado de la flota de las empresas prestadoras de servicio de transporte público.

Artículo 2°. – Porcentaje de Vehículos Adaptados

Todas las empresas que prestan el servicio de transporte público están obligadas a contar, como mínimo, con un porcentaje del diez por ciento (10%) de su flota con vehículos adaptados para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad. Dicho porcentaje podrá ser revisado y modificado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cada cinco años, de acuerdo a las necesidades y demanda detectada y conforme a los planes nacionales de accesibilidad que se promulguen.

Artículo 3°. – Características de los Vehículos Adaptados

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS), establecerá las especificaciones técnicas que deben reunir los vehículos adaptados, garantizando así el acceso, movilidad y seguridad de las personas con discapacidad.

Artículo 4°. – Supervisión y Sanciones

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones será el ente encargado de supervisar el cumplimiento de esta Ley. Las infracciones a lo establecido serán sancionadas conforme al Reglamento de esta Ley.

Artículo 5°. – Reglamentación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo no mayor a noventa (90) días calendario, contados desde la publicación de la presente Ley, elaborará y aprobará el Reglamento que permita su efectiva aplicación.

Artículo 6°. – Vigencia

La presente Ley entrará en vigencia a los treinta (30) días de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

ÚNICA. – Adecuación

Las empresas de transporte público tendrán un plazo de dos (2) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, para adecuarse a lo dispuesto en el Artículo 2°.

Lima 04 de setiembre de 2023

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

CONTEXTUALIZACIÓN

A. Compromisos Constitucionales

La Constitución Política del Perú de 1993, en su artículo 2, establece el derecho fundamental de las personas al reconocimiento, goce, ejercicio y defensa de sus derechos humanos. En particular, el inciso 2 de dicho artículo señala el derecho de toda persona a la igualdad ante la ley, y a no ser discriminada por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquiera otra índole. Estos preceptos refuerzan el compromiso del Estado peruano con la promoción y defensa de los valores de inclusión, igualdad y no discriminación.

B. Obligaciones Internacionales

Más allá de sus compromisos internos, el Perú ha ratificado diversos tratados y convenios internacionales en materia de derechos humanos. De particular relevancia para la temática en cuestión es la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 2006. Este tratado, ratificado por el Perú en 2008, tiene como objetivo promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad. Además, impulsa el respeto de la dignidad inherente de estas personas.

C. Brechas Persistentes en la Realidad Cotidiana

A pesar de la existencia de este sólido marco normativo, tanto a nivel constitucional como internacional, en la práctica cotidiana del Perú aún se evidencian brechas significativas. Estas desigualdades se manifiestan en distintos ámbitos de la vida social, económica y política, y suelen derivar de factores estructurales, culturales y, en ocasiones, de carencias en la implementación efectiva de las políticas públicas[1].

En este contexto, las personas con discapacidad constituyen uno de los grupos más vulnerables. A menudo, enfrentan barreras arquitectónicas, culturales y sociales que obstaculizan su plena integración y participación en la sociedad. Estas barreras pueden

[1] ¿Es Perú un país accesible para todos sus ciudadanos?, revisado el 2 de setiembre del 2023 en: https://rpp.pe/campanas/valor-compartido/es-peru-un-pais-accesible-para-todos-sus-ciudadanos-noticia-1459184?ref=rpp

limitar su acceso a servicios básicos, como la educación, la salud y, en el caso que nos ocupa, el transporte público.

D. Las Personas con Discapacidad en el Perú

El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) ha señalado que las personas con discapacidad representan un porcentaje significativo de la población peruana[2]. Estas personas enfrentan desafíos diarios derivados no solo de sus discapacidades, sino también de las limitaciones que la sociedad impone, ya sea por falta de infraestructura adecuada, prejuicios o desconocimiento. La falta de acceso al transporte público adaptado es solo uno de estos desafíos, pero uno de gran relevancia, dado que afecta directamente su movilidad y autonomía[3].

Este marco contextual, que combina elementos jurídicos, sociales y estadísticos, ofrece una panorámica amplia y técnica de la situación de las personas con discapacidad en el Perú, y de los desafíos que enfrenta el país en su compromiso con la inclusión y no discriminación.

EL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL PERÚ

A. Historia del Transporte Público en el Perú

El transporte público en el Perú ha pasado por diversas etapas de evolución y desarrollo. A lo largo de las décadas, ha habido intentos por modernizar y mejorar el sistema, tanto en términos de infraestructura como de calidad de servicio. Sin embargo, estos esfuerzos han sido generalmente focalizados en eficiencia y cobertura geográfica, dejando en un segundo plano los temas de accesibilidad para personas con discapacidad[4].

B. Necesidades Específicas de las Personas con Movilidad Reducida

Las personas con movilidad reducida tienen necesidades particulares al utilizar el

---

[2] En el Perú 1 millón 575 mil personas presentan algún tipo de discapacidad, revisado el 2 de setiembre del 2023 en: https://m.inei.gob.pe/prensa/noticias/en-el-peru-1-millon-575-mil-personas-presentan-alg/

[3] LA ACCESIBILIDAD desde la perspectiva de DISCAPACIDAD, Centro Nacional de Estimación, Prevención y Reducción de Riesgo de Desastres (CENEPRED), 2016, p. 4

[4] El transporte público en Lima, siglo XX: los buses, revisado el 4 de setiembre del 2023 en: http://blog.pucp.edu.pe/blog/juanluisorrego/2011/07/06/el-transporte-publico-en-lima-siglo-xx-los-buses/

transporte público[5]. Estas necesidades pueden incluir, pero no se limitan a: rampas o elevadores en buses y estaciones, espacios adecuados para sillas de ruedas, señalización táctil y auditiva, y formación de los trabajadores del transporte para asistir correctamente a personas con discapacidad.

C. Ratificación de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad

En 2008, el Perú ratificó la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, un tratado internacional que busca garantizar los derechos y la inclusión plena de las personas con discapacidad. Esta ratificación implica una obligación jurídica para el Estado peruano de adoptar todas las medidas necesarias para garantizar estos derechos. En el ámbito del transporte público, esto significa adaptar infraestructuras, vehículos y sistemas para ser accesibles para todos.

D. Desafíos Estructurales y Normativos

A pesar de la ratificación de la Convención, el Perú enfrenta desafíos tanto estructurales como normativos:

Desafíos Estructurales: Hacen referencia a las barreras físicas y materiales presentes en el sistema de transporte actual. Por ejemplo, vehículos que no cuentan con espacios adecuados para sillas de ruedas, estaciones y paraderos sin rampas de acceso, o la falta de señalización adecuada para personas con discapacidad visual o auditiva[6].

Desafíos Normativos: Se refieren a las lagunas, ambigüedades o deficiencias en la legislación actual que rige el transporte público. Aunque la ratificación de la Convención establece un marco general de derechos, es necesario contar con leyes, reglamentos y normas técnicas específicas que detallen cómo deben ser implementadas estas obligaciones en el sector transporte.

La suma de estos factores evidencia una brecha entre los compromisos internacionales asumidos por el país y la realidad cotidiana del transporte público en el Perú. Esta brecha afecta directamente la calidad de vida y autonomía de las personas con discapacidad, limitando su pleno acceso a la sociedad y a oportunidades esenciales.

---

[5] LA ACCESIBILIDAD desde la perspectiva de DISCAPACIDAD, Ídem, p. 5

[6] Exigimos mejorar la accesibilidad en el transporte para personas con discapacidad, Defensoría del Pueblo, (2019), revisado el 4 de setiembre del 2023: https://www.defensoria.gob.pe/exigimos-mejorar-la-accesibilidad-en-el-transporte-para-personas-con-discapacidad/

LIMITADA ACCESIBILIDAD

A. Concepto de Accesibilidad

La accesibilidad se refiere a la capacidad de todas las personas, independientemente de cualquier discapacidad o limitación, de acceder, utilizar y beneficiarse de un sistema, servicio o ambiente. En el contexto del transporte público, la accesibilidad se traduce en la eliminación de barreras físicas y sensoriales que impidan o dificulten el uso del servicio por parte de personas con discapacidad.

B. Adaptaciones Básicas

Las adaptaciones básicas en el transporte público pueden categorizarse de la siguiente manera:

Rampas: Estas son estructuras inclinadas que facilitan el acceso a los vehículos desde el nivel de la calle. Son esenciales para personas que usan sillas de ruedas o que tienen dificultades para subir escalones.

Asientos Reservados: Se refiere a espacios dentro de los vehículos que están designados y señalizados especialmente para uso de personas con discapacidad, garantizando que siempre haya un lugar disponible para ellas.

Sistemas Auditivos: Estos sistemas pueden incluir anuncios sonoros sobre las próximas paradas, cambios de ruta o emergencias. Son cruciales para personas con discapacidad visual.

Señaléticas Adecuados: Las señales táctiles y visuales en estaciones y vehículos ayudan a las personas con discapacidad visual o auditiva a orientarse y moverse con seguridad.

C. Implicancias de la Limitada Accesibilidad

La falta de estas adaptaciones básicas en el transporte público tiene múltiples consecuencias:

Exclusión Social: Las personas con discapacidad enfrentan dificultades para acceder a oportunidades laborales, educativas y recreativas debido a la falta de transporte adecuado.

Dependencia: La falta de acceso al transporte público puede llevar a una mayor dependencia de familiares o cuidadores, limitando la autonomía y autoestima de las personas con discapacidad.

Seguridad: La ausencia de adaptaciones adecuadas puede generar situaciones de riesgo, como caídas o accidentes, especialmente en horas punta o situaciones de emergencia.

NORMATIVA FRAGMENTADA

A. Concepto

Una normativa se considera "fragmentada" cuando las disposiciones legales relacionadas con un tema específico están dispersas en diversos instrumentos legales, sin una coherencia o estructura clara que permita su aplicación efectiva y homogénea. Esta dispersión puede resultar en vacíos, contradicciones, superposiciones y falta de claridad en las obligaciones y responsabilidades.

B. Implicancias de una Normativa Fragmentada

Incertidumbre Jurídica: La dispersión de normas dificulta la identificación clara de obligaciones y derechos para las partes interesadas. Esto puede llevar a interpretaciones divergentes y a la falta de una línea guía coherente en la implementación de políticas públicas.

Dificultad en la Fiscalización: Sin un marco legal unificado y claro, los organismos de supervisión pueden encontrar obstáculos para ejercer su función de control y sanción de manera efectiva.

Resistencia a la Adaptación: Los operadores del transporte público pueden mostrarse reacios a realizar adaptaciones en sus vehículos si no perciben una obligatoriedad clara y directa emanada de la normativa vigente.

C. Importancia del Marco Legal Específico y Obligatorio[7]

Un marco legal específico y obligatorio referente a la adaptación de vehículos de transporte público aportaría:

Claridad: Establecería directrices claras sobre las adaptaciones requeridas, estándares técnicos, plazos y responsabilidades.

Homogeneidad: Garantizaría que todos los operadores de transporte público se adhieran a los mismos estándares, asegurando la igualdad en el servicio proporcionado a las personas con discapacidad.

Facilitación de la Fiscalización: Permitiría una supervisión y control más efectivos, al proporcionar herramientas legales claras para la sanción de incumplimientos.

[7] Promoverán acceso de las personas con discapacidad en el transporte público, revisado el 3 de setiembre del 2023 en: https://www.elperuano.pe/noticia/220156-promoveran-acceso-de-las-personas-con-discapacidad-en-el-transporte-publico

LIMITADO CONTROL Y FISCALIZACIÓN

A. Concepto

El "control y fiscalización" se refiere al conjunto de acciones y mecanismos mediante los cuales una entidad supervisora verifica el cumplimiento de normativas y estándares establecidos, pudiendo sancionar o corregir desviaciones o incumplimientos.

B. Importancia del Control y Fiscalización en Materia de Accesibilidad

Garantizar Derechos: La fiscalización asegura que los derechos de las personas con discapacidad se respeten, promoviendo un transporte público equitativo.

Mantener Estándares de Calidad: Supervisar la conformidad con las normas de accesibilidad asegura que el transporte público mantenga un estándar de calidad y servicio adecuado para todos los usuarios.

C. Factores que Limitan el Control y Fiscalización Efectivos

Normativa Fragmentada: Como se señaló anteriormente, una normativa dispersa puede crear ambigüedades, lo que complica la identificación y persecución de incumplimientos.

Recursos Insuficientes: Las entidades fiscalizadoras pueden carecer del personal, formación o equipos necesarios para realizar controles regulares y exhaustivos.

Falta de Herramientas Legales Claras: La ausencia de sanciones claramente definidas o procedimientos establecidos puede dificultar la toma de medidas correctivas o punitivas contra los infractores.

D. Implicancias del Limitado Control y Fiscalización

Desincentivo a la Adaptación: Si los operadores de transporte público perciben que es poco probable ser sancionados por no cumplir con las normas de accesibilidad, pueden sentir menos incentivos para adaptar sus vehículos.

Desigualdad en el Servicio: La falta de control efectivo puede resultar en un servicio de transporte público desigual, donde algunas rutas o vehículos son accesibles, mientras que otros no lo son.

FALTA DE SENSIBILIZACIÓN

A. Importancia de la sensibilización

Humanización del Servicio: Sensibilizar sobre las necesidades y derechos de las personas

con discapacidad permite ofrecer un servicio de transporte público que reconozca y valore la diversidad de sus usuarios.

Promoción de la Empatía: Fomenta una cultura donde los usuarios y operadores puedan empatizar con las dificultades y desafíos que enfrentan las personas con discapacidad en su vida diaria.

B. Factores que Contribuyen a la Falta de Sensibilización

Ausencia de Capacitaciones: La falta de formación específica para los operadores de transporte sobre las necesidades de las personas con discapacidad puede limitar su entendimiento y empatía hacia el colectivo.

Limitada Exposición al Tema: En ausencia de campañas de concientización o de programas educativos, la sociedad en general puede tener un conocimiento limitado sobre las dificultades y retos que enfrentan las personas con discapacidad.

Estereotipos Sociales: Las preconcepciones erróneas o estigmatizadoras sobre la discapacidad pueden influir negativamente en la actitud de la población y los operadores hacia este grupo.

C. Implicancias de la Falta de Sensibilización

Comportamientos Inadecuados: Sin una adecuada sensibilización, los operadores y usuarios pueden no actuar correctamente o no brindar el apoyo necesario a las personas con discapacidad en el transporte público.

Resistencia al Cambio: Si no se comprende plenamente la importancia de adaptar el transporte para ser más inclusivo, puede haber resistencia o apatía hacia las iniciativas que buscan implementar dichos cambios.

Limitada Adaptación a las Normativas: Los operadores podrían no sentir la urgencia o necesidad de adherirse a regulaciones sobre accesibilidad si no están sensibilizados sobre la importancia de estas adaptaciones.

RESTRICCIÓN A LA MOVILIDAD

Se refiere a las limitaciones que enfrentan las personas con discapacidad para moverse libremente y acceder a lugares y servicios debido a barreras físicas o infraestructurales[8].

[8] Metropolitano: accesibilidad para discapacitados debe mejorar, revisado del 4 de setiembre del 2023 en: https://elcomercio.pe/lima/metropolitano-accesibilidad-discapacitados-debe-mejorar-193149-noticia/?ref=ecr#google_vignette

A. **Consecuencias Directas**

Limitación en Oportunidades: La falta de movilidad adecuada puede limitar las oportunidades de educación, empleo y acceso a servicios de salud para las personas con discapacidad.

Dependencia: En ausencia de medios de transporte accesibles, las personas con discapacidad pueden volverse dependientes de familiares o cuidadores para trasladarse.

DISCRIMINACIÓN ESTRUCTURAL

Es una forma de discriminación arraigada en sistemas y estructuras que desfavorecen a ciertos grupos, en este caso, a las personas con discapacidad.

A. **Consecuencias Directas:**

Exclusión Social: Las personas con discapacidad pueden sentirse excluidas de la sociedad debido a la falta de adaptaciones en infraestructura pública.

Violación de Derechos: La falta de acceso al transporte público puede ser interpretada como una violación de los derechos humanos, particularmente el derecho a la movilidad y participación plena en la sociedad.

PÉRDIDA ECONÓMICA

Se refiere a los costos adicionales o las oportunidades económicas perdidas a causa de la falta de vehículos adaptados.

A. **Consecuencias Directas:**

Costos Adicionales: Las personas con discapacidad pueden tener que pagar más por medios de transporte privados o adaptados debido a la falta de opciones en el transporte público.

Oportunidades Laborales Perdidas: Si no pueden trasladarse con facilidad, las personas con discapacidad pueden perder oportunidades laborales, lo que a su vez reduce su potencial de ingresos.

Carga Económica para Familiares: La familia o los cuidadores pueden enfrentar cargas económicas adicionales al tener que proporcionar o pagar por medios de transporte alternativos.

II. PROPUESTA DE SOLUCIÓN

Con la presente iniciativa legislativa se busca La propuesta de solución del proyecto de ley se centra en la integración y facilitación de la movilidad de personas con discapacidad en el transporte público en Perú, y se articula de la siguiente manera:

Obligatoriedad de Vehículos Adaptados: Establece que las empresas de transporte público deben garantizar que al menos el 10% de su flota esté compuesta por vehículos adaptados para las personas con discapacidad. Este porcentaje no es estático, ya que puede ser revisado y modificado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cada cinco años en función de las necesidades detectadas y conforme a los planes nacionales de accesibilidad.

Especificaciones Técnicas Claras: En colaboración con el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS), se definirán las características técnicas que deberán cumplir los vehículos adaptados. Esto garantiza que no solo se cumpla con un número, sino que los vehículos realmente estén equipados para asegurar el acceso, movilidad y seguridad de las personas con discapacidad.

Supervisión Estricta: El Ministerio de Transportes y Comunicaciones será el encargado de supervisar que las empresas de transporte cumplan con lo estipulado en la ley. Aquellas que no se adhieran a las normativas enfrentarán sanciones, las cuales serán detalladas en el reglamento que acompañará a la ley.

Periodo de Adecuación: Las empresas de transporte público no tendrán que hacer cambios inmediatos, sino que se les otorga un plazo de dos años a partir de la entrada en vigencia de la ley para que puedan adecuar sus flotas conforme a las disposiciones del Artículo 2°.

Reglamentación Detallada: A fin de garantizar una aplicación efectiva de la ley, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones elaborará y aprobará un reglamento en un plazo no mayor a 90 días luego de la publicación de la ley. Este reglamento detallará las especificaciones técnicas de los vehículos, las sanciones para las empresas que no cumplan y otros detalles relevantes para la implementación adecuada de la ley.

Entrada en Vigencia Pronta: La ley será efectiva 30 días después de su publicación, asegurando que las empresas de transporte y las entidades gubernamentales involucradas comiencen a tomar las medidas necesarias en un corto plazo.

Con estas acciones, se busca eliminar las barreras de movilidad que enfrentan las personas con discapacidad en Perú, garantizando un transporte público más inclusivo, seguro y eficiente para todos.

III. ACTORES INVOLUCRADOS

GOBIERNO PERUANO	PERSONAS CON DISCAPACIDAD
El gobierno desempeña un papel fundamental en la promulgación de leyes y regulaciones que promuevan la accesibilidad y la inclusión de las personas con discapacidad. Es responsabilidad del gobierno establecer normativas que obliguen a los medios de transporte de la empresa privada y de las instituciones públicas, a adoptar medidas específicas para garantizar el acceso de estas personas.	Son actores esenciales en la implementación de esta ley. Su participación activa y su voz son fundamentales para garantizar la efectividad de las medidas de accesibilidad. Aportan su experiencia, identifican barreras y desafíos, y contribuyen a la creación de políticas inclusivas. Además, forman parte de organizaciones que defienden sus derechos y trabajan en colaboración con otros actores para asegurar su plena participación en la sociedad. Su participación es clave para lograr una implementación exitosa de la ley y promover la inclusión de las personas con discapacidad.

IV. EFECTO DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La aprobación del proyecto de ley propuesto tendría importantes efectos en la legislación nacional, algunos serían los siguientes:

1. **Fortalecimiento de Derechos Constitucionales:** La ley reafirmaría y fortalecería el compromiso de la nación con los principios constitucionales de igualdad, no discriminación e inclusión, específicamente en relación con las personas con discapacidad.
2. **Armonización con Tratados Internacionales:** Al promover la accesibilidad en el transporte público, Perú estaría en una mejor posición para cumplir con sus obligaciones derivadas de tratados internacionales, como la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.
3. **Incorporación de Nuevas Obligaciones para Empresas de Transporte:** Las empresas que brindan servicios de transporte público tendrían que ajustarse a las nuevas disposiciones legales, lo que implicaría invertir en la adaptación o adquisición de vehículos accesibles.

4. **Desarrollo de Nueva Reglamentación:** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tendría que elaborar y aprobar un reglamento específico para esta ley, lo cual podría llevar a la revisión y actualización de normativas y protocolos ya existentes.

5. **Fortalecimiento del Marco Sancionador:** La existencia de una norma clara y su correspondiente reglamento intensificaría la capacidad del Estado para sancionar a aquellas empresas de transporte público que no cumplan con las normas de accesibilidad.

6. **Fomento de la Coordinación Interinstitucional:** La ley promovería la colaboración entre diferentes entidades, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS), fomentando la creación de una política de transporte más integrada y coherente.

7. **Impulso a la Industria Automotriz y de Adaptación:** Podría generarse una demanda en el mercado automotriz para vehículos adaptados o en empresas especializadas en la adaptación de vehículos, fomentando la innovación y el desarrollo en estos sectores.

8. **Promoción de la Sensibilización Pública:** Con la entrada en vigencia de esta ley, es probable que se generen campañas de sensibilización y concienciación dirigidas a operadores y usuarios del transporte público sobre las necesidades y derechos de las personas con discapacidad.

9. **Revisión y Ajuste de Normas Conexas:** Es probable que se revisen otras normativas relacionadas, como las leyes de tránsito, urbanismo y construcción, para garantizar un enfoque más inclusivo y coherente en todos los ámbitos relacionados con la movilidad y el acceso.

V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La implementación de esta ley conlleva cambios e impactos en el presupuesto y la economía del Estado peruano. A continuación, se detallan los principales aspectos a considerar:

5.1 Impacto económico

Costos:

- Inversión inicial de empresas de transporte: Las empresas de transporte público deberán invertir en vehículos adaptados o en la adaptación de los existentes para cumplir con la nueva regulación. Esto incluye costos de adquisición, adaptación, mantenimiento y entrenamiento para el personal sobre el uso adecuado de estos vehículos.
- Gastos administrativos del Estado: El Ministerio de Transportes y Comunicaciones deberá incurrir en gastos para la elaboración del reglamento, así como para la supervisión y fiscalización del cumplimiento de la ley.
- Costos temporales de adaptación: Es probable que haya un periodo de adaptación durante el cual se presenten inconvenientes logísticos o de operatividad, afectando temporalmente los ingresos de las empresas de transporte.

Beneficios:

- Aumento de usuarios: Al hacer el transporte más inclusivo, se espera que un mayor número de personas con discapacidad utilice estos servicios, generando mayores ingresos para las empresas de transporte.
- Impulso a la industria automotriz y de adaptación: La demanda de vehículos adaptados podría impulsar la industria automotriz local y las empresas especializadas en adaptaciones.
- Reducción de costos indirectos para el Estado: Al mejorar la movilidad de las personas con discapacidad, es probable que se reduzcan otros costos asociados, como servicios de salud o subsidios específicos para este grupo poblacional.

5.2 Efectos monetarios y no monetarios

Efectos monetarios:

- Costos directos: Como se mencionó, las empresas de transporte y el Estado enfrentarán costos directos por adaptación, supervisión y fiscalización.
- Beneficios directos: Aumento de los ingresos por tarifas de transporte debido al incremento de usuarios.

Efectos no monetarios:

- Mejora en la calidad de vida: Las personas con discapacidad tendrán un mayor acceso a servicios esenciales como educación, salud y empleo, lo que mejorará su calidad de vida.
- Inclusión social: La ley promueve una sociedad más inclusiva, en la que las personas con discapacidad tienen un mejor acceso y participación.
- Sensibilización pública: La implementación de la ley puede llevar a una mayor conciencia y sensibilización sobre los derechos y necesidades de las personas con discapacidad.

5.3 Impacto presupuestal

- Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones: Este ministerio necesitará asignar un presupuesto específico para la supervisión y fiscalización del cumplimiento de la ley, así como para la elaboración y actualización del reglamento.
- Apoyo a las empresas de transporte: Dependiendo de la situación económica y del análisis detallado del impacto en las empresas de transporte, el Estado podría considerar la asignación de subsidios o incentivos fiscales para apoyar a las empresas en la transición y adaptación a la nueva normativa.
- Reducción de presupuestos en otros sectores: Al mejorar la movilidad y acceso de las personas con discapacidad a servicios esenciales, es probable que se reduzcan los gastos en otros sectores, como el de salud o servicios sociales.

Si bien es cierto, se espera que el poder ejecutivo pueda implementar la presente ley utilizando el presupuesto asignado a las carteras e instituciones correspondientes sin demandar gastos adicionales, sin perjuicio de ello, ya el Tribunal Constitucional mediante la Sentencia 984/2021, correspondiente al expediente al expediente 00018-2021-PI/TC, Caso de la negociación colectiva en el sector público, ha determinado que la prohibición del artículo 79 de la Constitución Política de crear o aumentar gastos públicos, *"no impide que una iniciativa legislativa, a cargo del legislador democrático, pueda constituir una fuente jurídica para que, posteriormente, y en el ámbito de las atribuciones del Poder Ejecutivo, este determine o considere la inclusión de las partidas necesarias en la ley de presupuesto anual para atender los gastos que eventualmente se generen para su materialización"*. interpretación que ha sido reafirmada en la sentencia 337/2022, correspondiente al expediente 00027-2021-PI/TC.

VI. MARCO LEGAL

1. Constitución Política del Perú.
2. Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad.
3. Ley 30412, Ley que Modifica el Artículo 20 de la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, Disponiendo el Pase Libre en el Servicio de Transporte Público Terrestre para las Personas con Discapacidad Severa.
4. Reglamento de la Ley General de la Persona con Discapacidad (Decreto Supremo 002-2014-MIMP).

VII. ANTECEDENTES NORMATIVOS

En nuestra representación nacional en el presente periodo legislativo, se ha presentado un proyecto de ley con un espíritu similar:

- Proyecto 02794/2022-CR, Ley Que Amplía La Accesibilidad Al Entorno Físico, Medios De Transporte, Servicios, Información Y Comunicaciones A Favor De Las Personas Con Discapacidad Visual. Presentado por el congresista Víctor Flores el 11 de agosto del 2022.

VIII. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

Vinculación con la Agenda Legislativa

La presente iniciativa se enmarca dentro de los objetivos de la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2022-2023, específicamente en el Objetivo **I. DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO**, Política de Estado 11. "PROMOCIÓN DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES SIN DISCRIMINACIÓN", tema 31. "REGULACIÓN A FAVOR DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

Vinculación con el Acuerdo Nacional

La presente iniciativa se encuentra dentro del Segundo Objetivo del Acuerdo Nacional, que señala: "**Equidad y Justicia Social**", específicamente en la Política de Estado 11, denominado "**Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación**".

"11. Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación

"Nos comprometemos a dar prioridad efectiva a la promoción de la igualdad de oportunidades, reconociendo que en nuestro país existen diversas expresiones de discriminación e inequidad social, en particular contra la mujer, la infancia, los adultos mayores, las personas integrantes de comunidades étnicas, los discapacitados y las personas desprovistas de sustento, entre otras. La reducción y posterior erradicación de estas expresiones de desigualdad requieren temporalmente de acciones afirmativas del Estado y de la sociedad, aplicando políticas y estableciendo mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas para toda la población.

Con este objetivo, el Estado: (a) combatirá toda forma de discriminación, promoviendo la igualdad de oportunidades; (...); (e) desarrollará sistemas que permitan proteger a niños, niñas, adolescentes, adultos mayores, mujeres responsables de hogar, personas desprovistas de sustento, personas con discapacidad y otras personas discriminadas o excluidas (...)".

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AZURIN LOAYZA Alfredo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/09/2023 09:23:51-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VALER PINTO Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2023 12:05:40-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAZO NUNURA Jose Bernardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/09/2023 18:04:20-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JERI ORE Jose Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/09/2023 20:31:10-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VALER PINTO Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2023 12:05:31-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SAAVEDRA CASTERNOQUE Hitler FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2023 16:02:35-0500