



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

COMISIÓN DE INCLUSIÓN SOCIAL Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD  
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2023-2024

Dictamen N° 029 - 2023-2024-CR



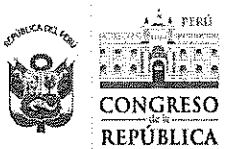
Señor presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Inclusión Social y Personas con Discapacidad el Proyecto de Ley **06037-2023-CR**, correspondiente al período parlamentario 2021-2026 presentado por el **Grupo Parlamentario Somos Perú**, a iniciativa del Congresista **Héctor Valer Pinto**, que propone establecer la obligatoriedad de contar con vehículos adaptados en la flota de transporte público.

El presente dictamen fue aprobado por unanimidad con la dispensa del acta y su lectura para ejecutar los acuerdos aprobados en la décima segunda sesión ordinaria de la Comisión de Inclusión Social y Personas con Discapacidad, celebrada el miércoles 10 de abril de 2024, se debatió y aprobó el presente dictamen, con el voto unánime de los presentes. Votaron a favor los congresistas: Alcarraz Agüero Yorel Kira, Jáuregui Martínez de Aguayo María de los Milagros, Vásquez Vela Lucinda, Chacón Trujillo Nilza Merly, Cortez Aguirre Isabel, Huamán Coronado Raúl, Kamiche Morante Luis Roberto, Olivos Martínez Leslie Vivian, Portero López Hilda Marleny, Sánchez Palomino Roberto Helbert y Montalvo Cubas Segundo Toribio. (11)

**I. SITUACIÓN PROCESAL**

**1.1 Ingreso del proyecto a la Comisión**



**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.**

El proyecto de Ley ingresó a la Comisión el 03 de octubre de 2023, siendo decretada a la Comisión de Transportes y Comunicaciones en condición de principal comisión dictaminadora, y a la Comisión de Inclusión Social y Personas con Discapacidad, como segunda comisión dictaminadora.

### **1.2 Cumplimiento de los requisitos reglamentarios**

De conformidad con lo establecido en el artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República, la iniciativa legislativa materia de dictamen ha sido remitida a esta comisión.

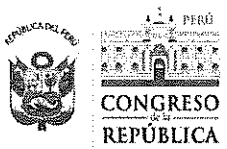
Cabe precisar que el proyecto cumple con los requisitos generales y específicos señalados en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, por lo cual se realizó el estudio correspondiente.

### **1.3 Relación con la Agenda Legislativa 2021-2023**

Mediante Resolución Legislativa del Congreso 002-2022-2023-CR se aprobó la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2023-2024, instrumento que, de conformidad con el Reglamento del Congreso, determina los temas prioritarios tanto en Comisiones como en el Pleno del Congreso.

La Agenda Legislativa para el periodo anual de sesiones 2023-2024, considera prioritario; I. Democracia y Estado de Derecho, 1. Fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de derecho, 6. Política exterior para la paz, la democracia, el desarrollo y la integración; 8. Descentralización política, económica; y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú; II. Equidad y Justicia Social, 11. Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación; III. Competitividad del País, 17. Afirmación de la Economía Social de Mercado; En virtud de lo señalado, el proyecto que se analiza se enmarca en las prioridades señaladas en la Agenda Legislativa del Acuerdo Nacional.

### **1.4 Vinculación con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional**



**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY  
06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA  
OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS  
ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE  
PÚBLICO.**

En el Acuerdo Nacional, desarrollado en el año 2002 con el fin de definir un rumbo para el desarrollo sostenible del país y afirmar su gobernabilidad democrática, se asumió un conjunto de grandes objetivos, plasmados en políticas de Estado. El proyecto de ley se encuentra vinculado a las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional, que dice: “Democracia y Estado de Derecho”, “Equidad y Justicia Social”, “Competitividad del País”, específicamente en la Primera, Sexta, Octava, Decimo Primera, Décimo Séptima, política de Estado, en la cual se señala lo siguiente:

- Política de Estado 01: Fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de derecho.
- Política de Estado 06: Política exterior para la paz, la democracia, el desarrollo y la integración.
- Política de Estado 08: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.
- Política de Estado 11: Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación.
- Política de Estado 17. Afirmación de la Economía Social de Mercado.

Además del cuarto objetivo “Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado”, específicamente en la vigésimo cuarta política de Estado, señalada a continuación:

- Política de Estado 24: Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

## **II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA Y PROBLEMAS QUE PRETENDE RESOLVER**

La fórmula legal del proyecto consta de seis artículos y una disposición complementaria, detallados a continuación:

- Artículo 1. Objeto de la Ley



**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY  
06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA  
OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS  
ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE  
PÚBLICO.**

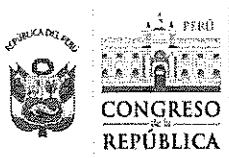
- Artículo 2. Porcentaje de Vehículos Adaptados.
- Artículo 3. Características de los Vehículos Adaptados.
- Artículo 4. Supervisión y Sanciones.
- Artículo 5. Reglamentación.
- Artículo 6. Vigencia.
- Disposiciones Complementarias
- ÚNICA.- Adecuación

Según lo expresado en la exposición de motivos de la iniciativa legislativa analiza y diagnostica la problemática existente en el transporte público que se vive cotidianamente en el Perú, donde aún se evidencian brechas significativas desigualdades como diferencias que atraviesan las personas con discapacidad, fundamentando que se manifiestan en distintos ámbitos de la vida social, económica, política y suelen derivar de factores estructurales, culturales y en ocasiones, de carencias en la implementación efectiva de las políticas públicas como el transporte urbano.

La iniciativa beneficia a las personas con discapacidad quienes constituyen uno de los grupos más vulnerables, quienes a menudo se enfrentan a barreras arquitectónicas, culturales y sociales que obstaculizan su plena integración y participación en la sociedad. Estas barreras pueden limitar su acceso a servicios básicos, como la educación, la salud y el transporte público.

### **III. ANTECEDENTES**

La población con discapacidad y movilidad reducida se enfrenta diariamente a barreras en la infraestructura urbana y más aún en el transporte público, imposibilitando a este sector a no poder acceder a servicios y oportunidades como salud, educación, trabajo, vivienda y otros.



**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY  
06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA  
OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS  
ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE  
PÚBLICO.**

**En América Latina y el Caribe aproximadamente existe un promedio de 71 millones de personas con discapacidad (PCD), que corresponde al 12,6% de la población, según cifras de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Alrededor del 50% de la población con discapacidad se encuentra en edad para trabajar, pero la mayoría por su condición se encuentra desempleada o excluida del mercado laboral.**

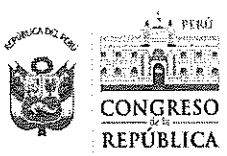
Las personas con discapacidad ante la falta de oportunidades en el mercado laboral, debido a la exclusión que sufren de manera diaria, tienen menos crecimiento económico y/o financiero subiendo los índices de pobreza y pobreza extrema en un país.

La Organización Internacional de Trabajo (OIT), señalaba que para el 2013, las personas con discapacidad con empleo ocupaban cargos de muy baja jerarquía, de mucha actividad y con ingresos mínimos, afectando negativamente la accesibilidad a tener una buena calidad de vida y enfrentándose a una vejez totalmente desprotegida.

Al tener una ciudad con infraestructura inaccesible y servicios de transportes públicos inadecuados para las personas con discapacidad los obligan que deban usar transporte privados como taxis, y así tengan que gastar mayor porcentaje de su presupuesto para su desplazamiento.

Adicionalmente, según la encuesta de necesidades y prioridades de transporte local de las PCD —realizada en 39 países por la Alianza Global de Ambientes y Tecnologías Accesibles (GAATES) — se determinaron los desafíos que enfrentan las PCD en el transporte:

- 47% declaró vehículos de transporte público inaccesibles.
- 35% actitudes negativas de los conductores y resto del personal.
- 26% falta de disponibilidad del transporte público en general.



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

- 25% aceras desniveladas o rotas entre otras barreras.<sup>1</sup>

Desafortunadamente hoy día, en Latinoamérica y El Caribe, **hay muy pocos datos sobre la movilidad y los viajes que realizan las PCD**, lo cual disminuye la capacidad de mejorar las políticas públicas y programas existentes relacionados a la planificación e inversión en infraestructura de transporte y provisión de servicios.

Por tal razón el Banco Internacional de Desarrollo (BID) ha desarrollado la evaluación de Mapas de Viaje en cinco ciudades de Latinoamérica con el fin de levantar una línea base sobre la accesibilidad universal en los sistemas de transporte y de esta manera proponer acciones de mejora a las autoridades responsables del transporte de estas ciudades Bogotá, Medellín, Santiago de Chile, Curitiba y Santo Domingo.

#### IV. OPINIONES E INFORMACIÓN

##### 4.1 Solicitudes de opinión

La comisión ha remitido solicitudes de opinión a las siguientes instituciones:

| N.º | Institución                                        | N.º de oficio            | Fecha      |
|-----|----------------------------------------------------|--------------------------|------------|
| 1   | Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables   | 0288-2023-2024/CISPCD/CR | 04.10.2023 |
| 2   | Ministerio de Economía y Finanzas                  | 0289-2023-2024/CISPCD/CR | 04.10.2023 |
| 3   | Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento | 0290-2023-2024/CISPCD/CR | 04.10.2023 |
| 4   | Ministerio de Transportes y Comunicaciones         | 0291-2023-2024/CISPCD/CR | 04.10.2023 |

<sup>1</sup> <https://blogs.iadb.org/transporte/es/transporte-inclusivo-en-america-latina-conectando-puntos-y-cerrando-brechas/>

| N.º | Institución                                 | N.º de oficio            | Fecha      |
|-----|---------------------------------------------|--------------------------|------------|
| 5   | Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social | 0287-2023-2024/CISPCD/CR | 04.10.2023 |
| 6   | Municipalidad Metropolitana de Lima         | 0292-2023-2024/CISPCD/CR | 04.10.2023 |
| 7   | Presidente del Concejo de Ministros         | 0293-2023-2024/CISPCD/CR | 04.10.2023 |
| 8   | Presidenta Ejecutiva INDECOPI               | 0294-2023-2024/CISPCD/CR | 04.10.2023 |

## 4.2 OPINIONES RECIBIDAS FALTA DE COMPETENCIA

### a) MINISTERIO DE DESARROLLO E INCLUSIÓN SOCIAL (MIDIS)

Mediante Oficio N° D000798-2023-MIDIS-DM de fecha 10 de noviembre del 2023, el Ministro Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social traslada el Informe N° D000593-2023-MIDIS-OGAJ, emitido por Jefe de Oficina General Oficina General de Asesoría Jurídica, concluyendo **FALTA DE COMPETENCIA** opinión que procedemos a transcribir literalmente:

*“3.16. Del marco legal expuesto, se desprende que la temática que aborda el Proyecto de Ley N° 6037/2023-CR “Ley que establece la obligatoriedad de contar con vehículos adaptados en la flota de transporte público” no corresponde al ámbito, funciones, ni rectoría del Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, sino a otras entidades como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Consejo Nacional para la integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS).*

#### IV. CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES

*4.1. Por lo expuesto, teniendo en consideración el ordenamiento jurídico vigente y los fundamentos descritos, se concluye que el Proyecto de Ley N° 6037/2023-CR “Ley que establece la obligatoriedad de contar con vehículos adaptados en la flota de transporte público”, remitido por la Comisión de Inclusión Social y Personas con Discapacidad del Congreso de la República, regula materias que no son*



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY  
06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA  
OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS  
ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE  
PÚBLICO.

*competencia del Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, debido a que aborda materias de competencia exclusiva de otras entidades y sectores como el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)..”<sup>2</sup>*

**b) MINISTERIO DE VIVIENDA, CONSTRUCCIÓN Y SANEAMIENTO**

Mediante Oficio N° 2207-2023-VIVIENDA/SG de fecha 30 de octubre de 2023, el Secretario General del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento trasiada el Informe N° 927-2023-VIVIENDA/OGAJ, emitido por EL Secretario General del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, concluyendo **FALTA DE COMPETENCIA** opinión que procedemos a transcribir literalmente:

*“3.3.5. En este sentido, la Ley de Organización y Funciones del MVCS, establece que esta entidad tiene como finalidad normar y promover el ordenamiento, mejoramiento, protección e integración de los centros poblados, urbanos y rurales en el territorio nacional. Sin embargo, no se menciona explícitamente su relación directa con el Proyecto de Ley en cuestión, por lo que la DGADT no tiene competencias para realizar opinión sobre la propuesta de ley.*

**IV. CONCLUSIONES**

*4.1. La Comisión de Inclusión Social y Personas con Discapacidad del Congreso de la República, ha solicitado nuestra opinión sobre el Proyecto de Ley N° 6037/2023-CR, que propone la “Ley que establece la obligatoriedad de contar con vehículos adaptados en la flota de transporte público”. Al respecto, cabe señalar que la DGADT no tiene competencia directa para emitir una opinión sobre el Proyecto de Ley relacionado con el transporte público, ya que su ámbito de actuación no se enfoca en materia de transporte.*

---

<sup>2</sup> A fin de asegurar la integridad de los argumentos expresados en las opiniones, se reproducen las partes pertinentes de los documentos recibidos por la Comisión de las instituciones consultadas.



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

4.2. La DGADT no tiene competencia directa para emitir una opinión sobre el Proyecto de Ley, ya que la aplicación de la misma no será efectuada por este Ministerio.»<sup>3</sup>

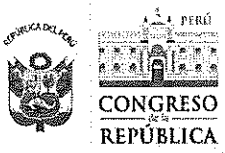
**c) MINISTERIO DE LA MUJER Y POBLACIONES VULNERABLES**

Mediante Oficio N° D000213-2024-MIMP-SG de fecha 02 de febrero del 2024, el Secretario General del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables traslada el Informe N° D000572-2023-CONADIS-OAJ, emitido por Director II de la Oficina de Asesoría Jurídica, concluyendo **LA VIABILIDAD DEL PRESENTE PROYECTO**, opinión que procedemos a transcribir literalmente:

*“2.2.5 Teniendo en consideración el marco que regula las competencias del MIMP y del CONADIS, el DVMPV otorga su conformidad al Informe N° D000572-2023-CONADIS-OAJ de la Oficina de Asesoría Jurídica del citado Organismo Público, a través del cual emite opinión sobre del Proyecto de Ley indicando que resulta favorable, por cuanto su objeto se encuentra respaldado legalmente. Al respecto, hace referencia del numeral 1 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú y del numeral 1 del artículo 9 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo, aprobada por Resolución Legislativa N° 29127 y ratificada por Decreto Supremo N° 073-2007/RE (en adelante CDPCD), los cuales establecen que toda persona tiene derecho a la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar, debiendo los Estados Partes adoptar medidas para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, entre otros.*

*Asimismo, añade que según el artículo 15 de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, la persona con discapacidad tiene derecho a acceder, en igualdad de condiciones que las demás a los medios de transporte; mientras que, de acuerdo al numeral 20.1 del artículo 20 de dicha norma, las empresas de*

<sup>3</sup> A fin de asegurar la integridad de los argumentos expresados en las opiniones, se reproducen las partes pertinentes de los documentos recibidos por la Comisión de las instituciones consultadas.



**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.**

*transporte público terrestre de pasajeros cuentan con unidades accesibles para personas con discapacidad y personas adultas mayores.*

*2.2.6 No obstante, la OAJ del CONADIS manifiesta que el objeto del Proyecto de Ley debe especificar que la obligatoriedad de contar con vehículos adaptados en un porcentaje determinado de la flota de las empresas prestadoras de servicio de transporte público, debe ser respecto del servicio “urbano e interurbano a nivel nacional”; recomendando para tal efecto complementar el artículo 2 de la propuesta, añadiendo que “Dicho porcentaje podrá ser incrementado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cada cinco años, de acuerdo a las necesidades y demanda detectada”. (Énfasis nuestro).*

*Así también, observa una falta de claridad en cuanto a la entidad responsable de supervisar y aplicar sanciones respecto del incumplimiento del porcentaje de vehículos adaptados de la flota de las empresas prestadoras del servicio de transporte público. En tal sentido, sugiere que el artículo 4 del Proyecto de Ley señale lo siguiente: “Corresponde al Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) la potestad fiscalizadora y sancionadora para dar cumplimiento a que existan vehículos accesibles en circulación en no menos del diez por ciento (10%), por parte de las empresas que prestan el servicio de transporte público urbano e interurbano, a nivel nacional”.*

*2.2.7 Por su parte, el literal b) del artículo 23 del ROF del MIMP señala que la OGAJ es el órgano encargado de asesorar en la formulación de proyectos de dispositivos legales, convenios, contratos y otros documentos afines que se sometan a su consideración, cuando lo disponga la Alta Dirección, emitiendo opinión jurídica y visando cuando corresponda, siempre que no resulten incompatibles con las funciones específicas de los sistemas administrativos y cuenten previamente con el informe técnico elaborado por el órgano correspondiente.*

2.2.8 Revisada la iniciativa legislativa, esta Oficina General coincide con lo señalado por el DVMPV, a través del Informe N° D000572-2023-CONADIS-OAJ de la Oficina de Asesoría Jurídica del CONADIS, en el sentido que el Proyecto de Ley corresponde a una propuesta importante, pues busca eliminar las barreras de movilidad que enfrentan las personas con discapacidad en Perú, permitiendo su accesibilidad en igualdad de condiciones a los medios de transporte; lo cual se encuentra acorde con lo previsto por la Constitución Política del Perú, la Ley N° 29973 y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo.

(...)

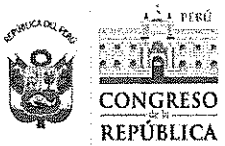
### III. CONCLUSIÓN:

Por lo expuesto, esta Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ) emite opinión en el sentido que considera favorable los alcances del Proyecto de Ley N° 6037/2023-CR, "Ley que establece la obligatoriedad de contar con vehículos adaptados en la flota de transporte público", correspondiendo al legislador evaluar los aportes efectuados por la Oficina de Asesoría Jurídica del CONADIS en el Informe N° D000572-2023-CONADIS-OAJ".<sup>4</sup>

### IV. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas y su Protocolo Facultativo.
- Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad.
- Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad y su Reglamento.
- 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

<sup>4</sup> A fin de asegurar la integridad de los argumentos expresados en las opiniones, se reproducen las partes pertinentes de los documentos recibidos por la Comisión de las instituciones consultadas.



**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY  
06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA  
OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS  
ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE  
PÚBLICO.**

de Transporte Público Terrestre para las Personas con Discapacidad Severa.

- Reglamento de la Ley General de la Persona con Discapacidad (Decreto Supremo 002-2014-MIMP).
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

## **V. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA**

### **A. Análisis técnico**

#### **Constitución Política del Perú**

**Artículo 2.-** Derechos fundamentales de la persona.

**Inc. 2.-** a la igualdad ante la ley. Nadie debe ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquiera otra índole.

**Inc. 11. -** A elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería.

**Artículo 10.-** Derecho a la Seguridad Social El Estado reconoce el derecho universal y progresivo de toda persona a la seguridad social, para su protección frente a las contingencias que precise la ley y para la elevación de su calidad de vida.

**Artículo 58.-** La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.



**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY  
06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA  
OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS  
ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE  
PÚBLICO.**

**Artículo 59.-** El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad pública. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades.

**Artículo 107.** El presidente de la República y los congresistas tienen derecho a iniciativa en la formación de leyes.

**Reglamento del Congreso de la República**

**Artículo 22°.** - Los congresistas tienen derecho;

A presentar proposiciones de ley y las demás proposiciones contempladas en el presente Reglamento.

**Artículo 75°.** - Las proposiciones de ley deben contener una exposición de motivos donde se expresen sus fundamentos, el efecto de la vigencia de la norma que se propone sobre la legislación nacional, el análisis costo beneficio de la futura norma legal incluido, cuando corresponda, un comentario sobre su incidencia ambiental. De ser el caso, la fórmula legal respectiva, que estará dividida en títulos, capítulos, secciones y artículos, estos requisitos solo pueden ser dispensados por motivos excepcionales.

Las proposiciones de ley y de Resolución Legislativa se presentan ante la Oficina de Oficialía Mayor del Congreso de la república en día hábil y en horario de oficina, para su registro,



**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.**

**Artículo 76°.** La presentación de las proposiciones de Ley y de Resolución Legislativa está sujeta, además de lo señalado en el artículo precedente, a los siguientes requisitos especiales.

2. Las proposiciones de ley o de Resolución Legislativa que presentan los congresistas lo serán a través del Grupo Parlamentario y requieren el respaldo:

2.1 De la mayoría de sus miembros, en el caso del Grupo Parlamentario conformado por cinco (5) Congresistas.

2.2 De no menos de seis (6) Congresistas en el caso de los grupos parlamentarios conformados por un número de integrantes superior a seis (6) Parlamentarios.

**Marco de protección a las personas con discapacidad.**

- i) La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas y su Protocolo Facultativo tiene como propósito 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 y promover el respeto de su dignidad inherente. Además, reconoce a la accesibilidad como un principio que es transversal al ejercicio de todos los derechos. Es decir, la accesibilidad como condición previa y necesaria para el disfrute de otros derechos tales como el derecho a la educación inclusiva, el derecho al trabajo, el derecho a la salud, el derecho a la información, el derecho a la libertad de expresión, el derecho al acceso a la justicia, el derecho a la igualdad y no discriminación, entre otros.
- ii) Asimismo, dicha Convención en el artículo 28 sobre el nivel de vida adecuado y protección social señala que los Estados Partes reconocen el derecho de

las personas con discapacidad a la protección social y a gozar de ese derecho sin discriminación por motivos de discapacidad, asimismo asegurará el acceso de las personas con discapacidad y de sus familias que vivan en situaciones de pobreza a asistencia del Estado para sufragar gastos relacionados con su discapacidad, incluidos capacitación, asesoramiento, asistencia financiera y servicios de cuidados temporales adecuados.

- iii) La Constitución Política del Perú señala en sus artículos 1 y 2 numeral 2.2, que la defensa de la persona humana es el fin supremo de la sociedad y del Estado. Toda persona tiene igualdad ante la ley. Nadie debe ser discriminado por ningún motivo. Asimismo, en el artículo 7 establece que la persona con discapacidad tiene derecho al respeto de su dignidad y a un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad.
- iv) De la legislación nacional, la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, señala dentro su numeral 2 del artículo 4 que los distintos sectores y niveles de gobierno incluyen la perspectiva de discapacidad en todas sus políticas y programas, de manera transversal, asimismo, en su artículo 5 indica que el Estado reconoce el rol de la familia en la inclusión y participación efectiva en la vida social de la persona con discapacidad. Le presta orientación y capacitación integral sobre la materia, y facilita su acceso a servicios y programas de asistencia social. Por otro lado, en su artículo 7 precisa que la persona con discapacidad tiene derecho a la vida y al respeto de su integridad moral, física y mental en igualdad de condiciones que las demás. Su participación en investigaciones médicas o científicas requiere de su consentimiento libre e informado.

#### **B. Argumentos que sustentan la propuesta**

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha conceptualizado a la discapacidad como *“cualquier restricción o impedimento de la capacidad de una persona para*

*realizar una actividad en la forma o dentro del margen que se considera normal para el ser humano”.*

Hoy en día hablar de una persona con discapacidad, lamentablemente tenemos infortunio de seguir asociándolo a la palabra de “incapacidad”, debido que estas personas diariamente se enfrentan a una sociedad que viene quebrantando los derechos humanos de las personas con discapacidad, y genera trabas políticas y sociales que impiden cumplir con el cuerpo normativo de la Convención Americana de Derechos Humanos.

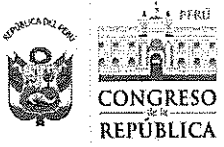
#### **A) TIPOS DE DISCAPACIDAD.-**

Según la Defensoría del Pueblo en su informe N° 114, clasifica a la persona con discapacidad de la siguiente manera:

- a) **PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA:** Se consideran a las personas con discapacidad física a todas aquellas que presentan limitaciones en su estructura física que le conlleva a tener dificultad para desplazarse con normalidad, dentro de las personas con discapacidad física se sub clasifican de la siguiente manera:
  - **LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD FISICA AMBULATORIA.-** Son las que tienen discapacidad física pero que pueden caminar con el uso de ayudas biomecánicas como muletas, aparatos ortopédicos, bastones, andadores, ente otros. Así como los usuarios de sillas de ruedas.
  - **LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD FISICA TEMPORAL.-** Se consideran a las personas convalecientes, enyesados, mujeres embarazadas, entre otros. Siendo algunos obstáculos que aqueja a las personas con discapacidad física: a) Dificultad para movilizarse por lugares estrechos; b) Dificultad para abrir y cerrar las puertas; c) Imposibilidad de

subir o bajar por pendientes. d) Dificultad de transitar por desniveles y escaleras.

- LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD SENSORIAL.- Son aquellas personas que tienen dificultades de percibir alguna reacción o suceso que se de en la realidad, esto, debido a la limitación de su capacidad visual y/o auditivas.
- PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL.- Son las personas que no se encuentran apoyados por el sentido de la vista o que presenten otras dificultades de visión. Las personas con discapacidad visual afrontan problemas para: a) Determinar y seguir direcciones; b) Imposibilidad de leer información escrita; c) Imposibilidad de ver información contenida en señalizaciones, afiches informativos, etc.; d) Detectar obstáculos, sardineles, etc.
- PERSONAS CON DISCAPACIDAD AUDITIVA: Estas son aquellas personas que no escuchan completamente y las que tienen dificultad de escuchar a pesar de usar audífonos y otros sistemas amplificadores del sonido, Las personas con discapacidad auditiva presentan problemas como: a) Sensación de aislamiento con relación a su entorno; b) Imposibilidad de escuchar señales de sonido como alarmas, timbres, etc.; c) Imposibilidad de escuchar información sonora en lugares públicos como en supermercados, aeropuertos, terminales, vehículos de transporte, etc.
- b) DISCAPACIDAD MENTAL: Es también conocida como discapacidad cognitiva y se manifiesta con la disminución de las habilidades intelectuales y cognitivas de la persona. Las más conocidas son: a) El Autismo; b) El síndrome Down; c) Síndrome de Asperger; d) El Retraso Mental.



**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY  
06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA  
OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS  
ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE  
PÚBLICO.**

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, menciona que *“las personas con discapacidad son aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”*.

Las Naciones Unidas en el año 2012, resalta la Ley General de la Persona con Discapacidad en su artículo número 2°, define a la persona con discapacidad como:

*“...aquella que tiene una o más deficiencias físicas, sensoriales, mentales o intelectuales de carácter permanente que al interactuar con diversas barreras actitudinales y del entorno, no ejerza o pueda verse impedida en el ejercicio de sus derechos y su inclusión plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones que las demás”*.

**B) TRANSPORTE PÚBLICO.-**

Existe una necesidad como la urgencia por ordenarlas racionalmente. En vista de ello, existe una evolución en la regulación del transporte público en Lima desde la emisión del Reglamento Municipal de Carruajes de 1874, hasta la actualidad. Por ello lo que se busca es contribuir a la comprensión de los factores que han llevado a la situación que presentan actualmente el avance al transporte público como la movilidad urbana.

El transporte público en Lima a lo largo de su historia ha experimentado una evolución bastante compleja, al compás del crecimiento poblacional como los cambios en las estructuras urbanas que ha venido sufriendo a lo largo de los años.

En tal sentido, tras varias décadas de intensa desregulación y liberalización de los servicios de transporte público, se ha adoptado un conjunto de medidas orientadas a su reorganización bajo un Sistema Integrado de Transporte (SIT), en el que se reintroduce un régimen jurídico de servicio público para la actividad. Dichos cambios, no obstante, exhiben tensiones con la persistencia de altos niveles de informalidad en los servicios de transporte público.<sup>5</sup>

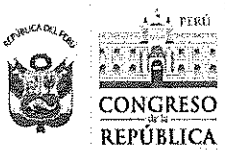
La situación de la movilidad urbana es percibida uno de los aspectos más críticos de la problemática urbana de Lima. Entre los aspectos gravitantes de dicha problemática destacan los bajos estándares de calidad del transporte público y el predominio de actores informales en la operación del mismo; un servicio de taxis sobredimensionado e igualmente altamente informal; y una elevada accidentalidad vial debida a una deficiente gestión del tránsito y a la frecuente inobservancia de las normas que lo regulan por los conductores, así como por un diseño urbano centrado en facilitar el flujo de automóviles que resulta generalmente muy hostil a los peatones. A dicho escenario se han ido sumando, más recientemente, la creciente congestión vehicular generada por el crecimiento del parque automotor; y la nueva problemática que supone la proliferación de motocicletas, servicios de delivery y patines-eléctricos.

Finalmente, la pandemia del COVID-19, producida en 2020, ha tornado especialmente urgente la reducción del hacinamiento en el transporte público, evidenciando la necesidad de ordenar más racionalmente el mismo.

Frente a esta realidad social, resulta pertinente analizar el marco normativo que regula la movilidad urbana nacional y, más concretamente, el transporte público, a fin de averiguar de qué forma incide sobre la misma. El análisis, a su vez, puede enriquecerse si se asume una perspectiva histórica que permita aportar luces sobre los factores que han llevado a la situación actual del transporte público.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> <https://revistas.urp.edu.pe/index.php/Inkarri/article/view/3689>

<sup>6</sup> <https://revistas.urp.edu.pe/index.php/Inkarri/article/view/3689/6613>



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY  
06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA  
OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS  
ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE  
PÚBLICO.

### C) REGULARIZACIÓN EN EL TRANSPORTE PÚBLICO.-

Tras varios años de inminente liberalización y desregularización en los servicios de transporte público, se han adoptado un conjunto de normas orientadas a su reorganización bajo un Sistema Integrado de Transporte (SIT), en el que se re-introduce un régimen jurídico de servicio público para regular la actividad.

Para limitar la libre competencia en los servicios de transporte público con una mayor intervención por el Estado para una regulación en las condiciones que presta sus servicios; respecto los subsidios existentes en las empresas prestadoras destinados a cofinanciar los costos de operación. Dichos cambios en el marco regulatorio derivan de la constatación de la ineficacia de los mecanismos de mercado por sí solos para garantizar la prestación de un servicio adecuado y de la necesidad, en consecuencia, de una mayor intervención estatal orientada a elevar los estándares de calidad del transporte público.

Dicho cambio responde a la constatación de los impactos negativos en el transporte, respecto el impacto sobre el medio ambiente y el entorno urbano, y de la ineficacia de las medidas centradas en la construcción de infraestructura vial para hacer frente a los problemas de movilidad; así como a la creciente acogida del discurso del desarrollo sostenible que existe en la sociedad.

La reorganización en el transporte público ha provocado un significativo impacto en los transportistas informales. La misma se ha manifestado en la proliferación de taxis, motocicletas y colectivos, que operan sin autorización inclusive en vías que han sido concesionadas a un número limitado de operadores. Estos actores informales del transporte ejercen, a su vez, presiones políticas para limitar los alcances de la nueva regulación a fin de seguir operando.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> <https://revistas.urp.edu.pe/index.php/Inkarri/article/view/3689/6613>

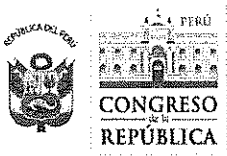


### TRANSPORTE PÚBLICO PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD.-

Las personas con discapacidad severa (visual, física, psicológica, entre otras) y que estén inscritas en el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) podrán contar con el carné amarillo, documento que les otorga pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano.

El presidente del Conadis, Marco Gamarra, informó que a nivel nacional hay 153 814 personas inscritas en el Registro Nacional de la Persona con Discapacidad Severa y que cuentan con el carné amarillo.

De la cifra global, en Lima Metropolitana hay 39 493, en Lima Provincia 4382, en Amazonas 5389, en Áncash 4546, en Apurímac 4315, en Arequipa 4999, en Ayacucho 4013, en Cajamarca 9590, en el Callao 5133, en Tumbes 2289 y en Ucayali 1879.



**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY  
06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA  
OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS  
ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE  
PÚBLICO.**

Mientras que en Huancavelica hay 2958, en Huánuco 6265, en Ica 3797, en Junín 5057, en La Libertad 7659, en Lambayeque 4660, en Loreto 2998, en Madre de Dios 700, en Moquegua 1108, en Pasco 2859, en Piura 11 821, en Puno 5072, en San Martín 5128 y en Tacna 1299.

Gamarra precisó que este documento NO tiene costo alguno y se puede tramitar vía Internet. Además, señaló que el carné amarillo tiene un código QR, que puede ser leído por cualquier móvil para corroborar que el individuo tiene discapacidad.

Las víctimas pueden denunciar a las empresas de transporte público que incumplan la norma en la comisaría más cercana, en las sedes del MTC, en la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) o en el Conadis.

La Dirección de Políticas y Normas de Transporte Vial del MTC, exhortó a los transportistas a cumplir con la norma. Recordó que el 'Pase libre' es un beneficio otorgado por la Ley N° 30412 para que las personas con discapacidad severa puedan hacer uso del transporte público urbano e interurbano de manera gratuita.

Advirtió a que los fiscalizadores de la ATU, deben verificar que no se vulnere el mencionado derecho y tienen la facultad de multar a la empresa de transportes que incumpla la norma. Podría recibir una sanción de hasta el 20 % de una UIT, más la suspensión de la habilitación del vehículo para prestar el servicio.<sup>8</sup>

**“El mundo es para todos”**

Rosa Castro, madre de una menor con síndrome de down, denunció que hace unos días fueron víctimas de agresión por parte de una cobradora de bus, quien se negó a darle validez al carné de pase libre. “Mi pequeña entró en crisis. Por ello, invoco

---

<sup>8</sup> <https://elcomercio.pe/lima/sucesos/personas-con-discapacidad-severa-pueden-movilizarse-gratis-en-el-transporte-publico-con-carne-amarillo-como-tramitarlo-via-internet-conadis-tramites-mtc-rmmn-noticia/>



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY  
06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA  
OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS  
ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE  
PÚBLICO.

a las autoridades a difundir y hacer valer los derechos de las personas con discapacidad”<sup>9</sup>.

Enrique Bustos, quien perdió la vista a los 17 hoy de 68 años, desde aquel momento afronta muchos obstáculos y vulneraciones. Sin embargo, esta discapacidad no ha sido un impedimento para seguir desarrollándose, menciona que:

*“La discapacidad no es un tema de lástima sino de derechos humanos. El mundo es de todos. Tenemos el derecho de usar el transporte público. Por ello, pido a los transportistas respetar el carné amarillo, Ayúdennos a derribar las barreras y hagamos un país más inclusivo”.*

*“En diversas ocasiones, los cobradores me han querido bajar del bus, pero he llamado a la Policía y he hecho respetar mis derechos”.*<sup>10</sup>

La Defensoría del Pueblo exhortó a las municipalidades y al el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS), a fiscalizar y sancionar la falta de accesibilidad en el transporte público para las personas con discapacidad, situación que se puso de manifiesto con la alta movilidad de asistentes registrada durante los Juegos Panamericanos 2019 y que se repetirá durante los **Juegos Parapanamericanos 2019**.

La Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, tratado vigente en el Perú desde el 2008, obliga a los Estados a adoptar medidas para asegurar el acceso en igualdad de condiciones al entorno físico y urbano, al transporte y a los servicios públicos. En esa línea, la Ley N° 29973, Ley General

<sup>9</sup> <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/514971-las-personas-con-discapacidad-severa-tienen-pase-libre-para-viajar-en-el-transporte-publico>

<sup>10</sup> <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/514971-las-personas-con-discapacidad-severa-tienen-pase-libre-para-viajar-en-el-transporte-publico>

de la persona con discapacidad, también reconoce el derecho de las personas con discapacidad a un transporte accesible.

A pesar de la normativa vigente, el medio de transporte más utilizado entre las personas con discapacidad es el desplazamiento a pie (53.6%), seguido del transporte público (38.2%), siendo que 28.6% se ven obligadas a usar el servicio de taxi (28.6%), generándoles una alta carga económica en comparación con los pasajes de transporte público, llegando a pagar como mínimo S/.40 en una salida de ida y vuelta.<sup>11</sup>

La Jefa del Programa de Defensa y Promoción de los Derechos de las Personas con Discapacidad, manifestó *“los juegos Parapanamericanos deben llevarnos a tomar conciencia sobre la barreras que enfrentan las personas con discapacidad día a día en nuestro país y la obligación del Estado de eliminarlas”*. Dijo que, *“la población con discapacidad tiene derecho a presenciar estos eventos deportivos, pero no podrá hacerlo si continuamente ven barreras en aspectos tan básicos en su vida, como lo es el transporte”*.



<sup>11</sup> <https://www.defensoria.gob.pe/exigimos-mejorar-la-accesibilidad-en-el-transporte-para-personas-con-discapacidad/>

**LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LIMA METROPOLITANA  
E INDECOPI: A PROPÓSITO DE UNA DISCUTIBLE RESOLUCIÓN EN  
MATERIA DE BARRERAS BUROCRÁTICAS**

“El Metropolitano” es el primer proyecto de transporte masivo en la ciudad, a través del marco normativo se dispuso reducir o eliminar la coincidencia de recorridos existente entre el correspondiente (COSACI) y el de las empresas autorizadas para prestar el servicio de transporte público regular de pasajeros. La finalidad de esta medida fue precisamente fomentar el desarrollo y operación de “El Metropolitano” como servicio masivo, mediante el cual la población pueda trasladarse en tramos cortos, medianos o largos.

El trasfondo de dicha medida se centra en privilegiar la prestación de servicios de transporte más eficientes, en el que se produce un mejor uso de la infraestructura vial, mejores vehículos, reducción de tiempo en los recorridos; así como, asegurar las inversiones realizadas a los concesionarios toda vez que es una concesión auto sostenible.

No obstante ello, un pequeño grupo de empresas de transporte vienen cuestionando las decisiones de la municipalidad metropolitana de lima consistentes en modificar el recorrido autorizado de las empresas de transporte; so pretexto de estar frente a un supuesto de revocación, que exige:

- (i) La realización de un procedimiento de revocación, de acuerdo a lo exigido por la Ley N° 27444;
- (ii) Análisis de la indemnización por el presunto perjuicio económico.

**FALTA DE ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE EN EL PERU.-**

En el Perú la falta de accesibilidad en lugares públicos como privados es un problema que las personas con discapacidad tienen que superar día a día.

Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) en el año 2012, muestra cuales son las barreras de accesibilidad que tienen que afrontar las personas con discapacidad física arrojando lo siguiente:

- Falta ascensores adecuados (51.5%),
- Ausencia de rampas de acceso es de (51.4%),
- Ausencia de barandas de seguridad es de (49.2%),
- y una falta de señalización adecuada es de (44.6%).



Estas barreras hay que sumarle la pobreza económica y/o financiera que sufren estos sectores vulnerables que no sólo limitan la libertad para desplazarse de las personas con discapacidad sino también les impiden acceder a los servicios que se brindan y a ejercer sus demás derechos como la educación e igualdad de condiciones respecto a su dignidad.

Así también lo afirma la Defensoría del Pueblo en el Informe Defensoría N°114 de (2006) la falta de accesibilidad aunado a la pobreza implica restricciones en el ejercicio de sus derechos fundamentales como el libre tránsito, la educación, la



**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.**

salud, el trabajo, la participación política, la información, el uso y disfrute del tiempo libre, entre otros.

Muchas de las instituciones educativas que tampoco han adecuado su infraestructura acorde con las normas de accesibilidad y muchas de las personas con discapacidad vienen perdiendo el año por el alto costo para desplazarse de esta manera restringen derechos de este grupo vulnerable.

La Ley N° 29973 cuyo objetivo se encuentra orientado en establecer la promoción, protección y realización en condiciones de igualdad, los derechos de las personas con discapacidad, incluyéndolos en los campos políticos, económicos, sociales, culturales y tecnológicos, tiene un capítulo dedicado a la accesibilidad reconociendo en este que la infraestructura debe ser accesible para que la persona con discapacidad se desarrolle en igualdad de condiciones que las demás.

## **VI. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO**

La presente iniciativa legislativa está amparada por la legislación internacional y las normas nacionales y no genera gasto público al Estado. La presente ley brinda mayores beneficios a miles de personas con discapacidad para que puedan superar las brechas de tener un transporte libre llena de accesibilidad reconociendo la infraestructura para que la persona con discapacidad se desarrolle en igualdad de condiciones y oportunidades que las demás

## **VII. CONCLUSIÓN**

Por lo expuesto, la Comisión de Inclusión Social y Personas con Discapacidad, de conformidad con lo establecido en el inciso b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **aprobación** del presente dictamen, recaído en el proyecto de Ley **06037/2023-CR**, con el **TEXTO SUSTITUTORIO** siguiente:



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

## **TEXTO SUSTITUTORIO**

El Congreso de la República

Ha dado la siguiente ley:

### **LEY QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE CONTAR EN LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO CON VEHÍCULOS ADAPTADOS PARA LA PERSONA CON DISCAPACIDAD**

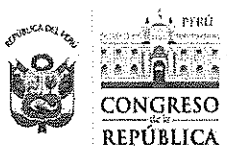
#### **Artículo 1. Objeto de la Ley**

La presente ley tiene por objeto garantizar la accesibilidad para la persona con discapacidad en el servicio de transporte público urbano e interurbano de pasajeros a nivel nacional mediante la obligatoriedad de contar con vehículos adaptados a estas en un porcentaje determinado de la flota de las empresas prestadoras de dicho servicio.

#### **Artículo 2. Porcentaje de vehículos adaptados**

- 2.1. Todas las empresas que prestan el servicio de transporte público urbano e interurbano a nivel nacional están obligadas a contar con vehículos adaptados para garantizar la accesibilidad de la persona con discapacidad, como mínimo, en un porcentaje del diez por ciento de su flota.
- 2.2. Dicho porcentaje puede ser revisado y modificado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cada cinco años, de acuerdo con las necesidades y la demanda detectada, y conforme con los planes nacionales de accesibilidad que se promulguen.

#### **Artículo 3. Especificaciones técnicas de los vehículos adaptados**



**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY  
06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA  
OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS  
ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE  
PÚBLICO.**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (Conadis), dentro de un plazo de tres meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, establece las especificaciones técnicas que deben reunir los vehículos adaptados para garantizar el acceso, la movilidad y la seguridad de la persona con discapacidad.

**Artículo 4. Fiscalización y sanción**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (Conadis), tiene la potestad fiscalizadora y sancionadora para dar cumplimiento a la presente ley, estableciendo en el reglamento de la presente ley el tipo de infracción que genera el incumplimiento de la ley y su correspondiente sanción.

**DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

**PRIMERA. Adecuación de las empresas prestadoras de servicio de transporte público**

Las empresas prestadoras de servicio de transporte público urbano e interurbano de pasajeros a nivel nacional tendrán un plazo de dos años contados a partir de la emisión de las especificaciones técnicas, establecidas en el artículo 3, para adecuarse a lo dispuesto en la presente ley.

**SEGUNDA. Reglamento**

El Poder Ejecutivo aprobará el reglamento de la presente ley en un plazo de noventa días hábiles contados a partir de su entrada en vigor.

Dese cuenta.

Plataforma de sesiones virtuales.

Lima, 10 de abril del 2024.



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY  
06037/2023-CR, LEY QUE ESTABLECE LA  
OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON VEHÍCULOS  
ADAPTADOS EN LA FLOTA DE TRANSPORTE  
PÚBLICO.



Firmado digitalmente por:  
PORTERO LOPEZ Hilda  
Marleny FAU 20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 22/04/2024 11:45:28-0500



Firmado digitalmente por:  
VASQUEZ VELA Lucinda FAU  
20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 15/04/2024 10:40:26-0500



Firmado digitalmente por:  
VASQUEZ VELA Lucinda FAU  
20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 15/04/2024 10:40:32-0500



Firmado digitalmente por:  
HUAMAN CORONADO Raul FAU  
20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 16/04/2024 16:08:38-0500



Firmado digitalmente por:  
OLIVOS MARTINEZ Leslie  
Vivian FAU 20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 16/04/2024 16:30:31-0500



Firmado digitalmente por:  
CORTEZ AGUIRRE Isabel FAU  
20181740128 soft  
Motivo: En señal de  
conformidad  
Fecha: 16/04/2024 14:00:33-0500



Firmado digitalmente por:  
CHACON TRUJILLO Nilza  
Merly FAU 20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 16/04/2024 13:02:56-0500



Firmado digitalmente por:  
ALCARRAZ AGUERO Yorel  
Kira FAU 20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 10/05/2024 12:34:42-0500



Firmado digitalmente por:  
SANCHEZ PALOMINO Roberto  
Helbert FAU 20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 19/04/2024 11:01:29-0500



Firmado digitalmente por:  
MONTALVO CUBAS Segundo  
Toribio FAU 20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 10/05/2024 11:42:27-0500



Firmado digitalmente por:  
KAMICHE MORANTE Luis  
Roberto FAU 20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 17/04/2024 09:07:36-0500



Firmado digitalmente por:  
JAUREGUI MARTINEZ DE  
AGUAYO Maria De Los Milagros  
Jackeline FAU 20181740128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 22/04/2024 14:58:31-0500