CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00598-2026-2031-CD
RU 43807-CD
19 OCTUBRE 2026 09:06 a. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ASABARIAN

PROYECTO DE LEY QUE INCORPORA LOS ARTÍCULOS 20-A Y 20-B EN LA LEY 29973, LEY GENERAL DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD, PARA GARANTIZAR EL TRASLADO DEL ACOMPAÑANTE INDISPENSABLE DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD SEVERA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE URBANO E INTERURBANO.

Los diputados de la República, integrantes del Grupo Parlamentario JUNTOS POR EL PERÚ, a iniciativa de la diputada AZUCENA ISLA ROJAS, en ejercicio de la atribución que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 98 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presentan la siguiente proposición legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE INCORPORA LOS ARTÍCULOS 20-A Y 20-B EN LA LEY 29973, LEY GENERAL DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD, PARA GARANTIZAR EL TRASLADO DEL ACOMPAÑANTE INDISPENSABLE DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD SEVERA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE URBANO E INTERURBANO

Artículo único. Incorporación de los artículos 20-A y 20-B en la Ley 29973

Se incorporan los artículos 20-A y 20-B en la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, en los siguientes términos:

Artículo 20-A. Pase libre del acompañante indispensable

20-A.1 Cuando la persona con discapacidad severa requiere la asistencia de otra persona para desplazarse, el pase libre previsto en el párrafo 20.4 del artículo 20 comprende el traslado de un acompañante indispensable.

20-A.2 La necesidad de acompañante indispensable se acredita mediante la anotación que el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) consigna, de forma gratuita, en el Registro Nacional de la Persona con Discapacidad y en el carné de inscripción, sobre la base de la información sobre limitaciones en el funcionamiento contenida en el certificado de discapacidad. El reglamento establece los criterios y el procedimiento general de acreditación, así como

el procedimiento excepcional aplicable cuando el certificado no consigna dicha información.

20-A.3 El pase libre comprende a un solo acompañante indispensable por viaje, quien se traslada junto con la persona con discapacidad severa en el mismo vehículo y trayecto. El beneficio es personal e intransferible y no puede ejercerse sin la presencia de la persona con discapacidad severa.

20-A.4 El pase libre del acompañante indispensable se aplica en el mismo ámbito del servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano en el que rige el pase libre previsto en el párrafo 20.4 del artículo 20.

Artículo 20-B. Obligaciones del prestador del servicio y contratos de concesión

20-B.1 El prestador del servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano y su personal no pueden negar el embarque, omitir la detención del vehículo en el paradero autorizado, condicionar la prestación del servicio ni exigir pago alguno a la persona con discapacidad severa o a su acompañante indispensable por el ejercicio del pase libre.

20-B.2 La autoridad competente en materia de transporte fiscaliza el cumplimiento de los artículos 20-A y 20-B y sanciona su incumplimiento, conforme a sus competencias.

20-B.3 El CONADIS remite a la autoridad competente en materia de transporte las denuncias que recibe sobre el incumplimiento de los artículos 20-A y 20-B.

20-B.4 Lo dispuesto en los artículos 20-A y 20-B no modifica los términos de los contratos de concesión.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Adecuación normativa

El Poder Ejecutivo adecúa el Reglamento de la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, y las normas reglamentarias del transporte terrestre a lo dispuesto en la presente ley, en un plazo no mayor de ciento veinte días calendario contados desde su publicación. En el mismo plazo, el CONADIS implementa la anotación prevista en el párrafo 20-A.2 del artículo 20-A de la Ley 29973.

SEGUNDA. Vigencia

La presente ley entra en vigencia a los ciento ochenta días calendario de su publicación en el diario oficial El Peruano.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ISLA ROJAS Azucena FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/10/2026 10:38:25-0500

AZUCENA ISLA ROJAS

Diputada de la República

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MARQUEZ HUANCA Anali FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/10/2026 15:37:26-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DE PAZ LANCHO Leo Miguel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/10/2026 14:12:25-0500

Lima, 09 de octubre de 2026.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZUNINI YERREN Ernesto Alonzo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/10/2026 11:44:58-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZUNINI YERREN Ernesto Alonzo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/10/2026 11:45:04-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FERNANDEZ GONZALEZ Svieta Valia FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/10/2026 14:40:02-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AMBROSIO DOMINGUEZ Yuli Liliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/10/2026 15:27:20-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: POMA HUAMANI Haydee Celinda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/10/2026 15:45:48-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PINASCO MONTENEGRO Nary Benvinda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/10/2026 17:16:12-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA PÚBLICO

1.1. Descripción del problema

El párrafo 20.4 del artículo 20 de la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, incorporado por la Ley 30412, dispone que las personas con discapacidad severa inscritas en el registro del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) tienen pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano[1]. El beneficio es personal: la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) ha recordado públicamente que el pase libre corresponde únicamente a sus titulares[2]. En consecuencia, cuando la persona con discapacidad severa no puede desplazarse sola, quien la asiste paga su propio pasaje en cada viaje.

El problema público que esta iniciativa atiende no es la ausencia de un beneficio para terceros. Es que, para un subgrupo de personas con discapacidad severa, el derecho a la movilidad que la ley ya reconoce resulta ineficaz o se encarece significativamente, porque su ejercicio depende de una asistencia humana cuyo traslado no está cubierto. Para quien no puede viajar sin apoyo, el pase libre del titular no elimina la barrera económica: la traslada al pasaje del acompañante.

El CONADIS, al implementar el pase libre, caracterizó la discapacidad severa como aquella que genera dependencia absoluta o casi absoluta de otra persona para realizar actividades de la vida diaria, entre ellas trasladarse[3]. No obstante, no toda persona con discapacidad severa requiere asistencia para usar el transporte público: la necesidad depende del tipo de limitación, de la edad y de las condiciones de accesibilidad de vehículos y paraderos. Por ello, la propuesta distingue entre la condición de discapacidad severa, que ya da derecho al pase libre, y la necesidad acreditada de acompañante, que es el único supuesto que se regula.

1.2. Causas

El problema obedece a cuatro causas identificables:

a) Causa normativa. El párrafo 20.4 del artículo 20 de la Ley 29973 y su Reglamento regulan el pase libre como un beneficio individual, acreditado con el carné emitido por el CONADIS

[1] Ley 30412, Ley que modifica el artículo 20 de la Ley 29973, publicada en el diario oficial El Peruano el 14 de enero de 2016. https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1333663-1

[2] ATU. «La ATU recuerda que pase libre en los vehículos de transporte público es solo para los titulares». Nota de prensa. https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/1267500-la-atu-recuerda-que-pase-libre-en-los-vehiculos-de-transporte-publico-es-solo-para-los-titulares

[3] CONADIS. «Personas con discapacidad severa no pagarán pasaje en transporte público». Nota de prensa, abril de 2017. https://www.gob.pe/institucion/conadis/noticias/22227-personas-con-discapacidad-severa-no-pagaran-pasaje-en-transporte-publico

que el beneficiario exhibe al prestador del servicio[4], sin prever el supuesto de quien no puede ejercerlo sin asistencia.

b) Causa económica. Según la información del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), el ingreso promedio mensual por trabajo en el año 2024 de la población sin discapacidad ascendió a S/ 1 662,4, superando en S/ 583,8 al ingreso de la población con discapacidad, que alcanzó los S/ 1 078,6. Según área de residencia, en el área urbana la brecha fue de S/ 603,3, mientras que en el área rural se registró una diferencia de S/ 337,1; en ambos casos, el ingreso fue mayor para la población sin discapacidad. Entre los años 2023 y 2024, el ingreso por trabajo de la población ocupada con discapacidad registró una disminución de 1,0 % a nivel nacional y 3,2 % en el área urbana, en contraste con el área rural, donde se observó un incremento de 3,0 %[5].

Área de residencia	2019		2022		2023		2024		Variación relativa			
									2024 / 2019		2024 / 2023	
	Con discapacidad	Sin discapacidad	Con discapacidad	Sin discapacidad	Con discapacidad	Sin discapacidad	Con discapacidad	Sin discapacidad	Con discapacidad	Sin discapacidad	Con discapacidad	Sin discapacidad
Total	**900,4**	**1458,4**	**968,2**	**1499,0**	**1089,0**	**1592,0**	**1078,6**	**1662,4**	**19,8**	**14,0**	**-1,0**	**4,4**
Área urbana	1056,0	1608,5	1102,3	1620,9	1227,0	1719,0	1188,4	1791,7	12,5	11,4	-3,2	4,2
Área rural	526,6	771,5	606,2	920,7	660,3	980,7	680,3	1017,4	29,2	31,9	3,0	3,7

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Encuesta Nacional de Hogares.

c) Causa de accesibilidad. La accesibilidad física del parque vehicular sigue siendo progresiva: la Ley 32704, publicada en julio de 2026, mantuvo el mandato para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones reglamente la introducción progresiva de unidades accesibles[6]. Mientras la accesibilidad sea incompleta, la asistencia humana suple barreras del entorno.

d) Causa de cumplimiento. El CONADIS ha informado casos de empresas de transporte que se negaron a otorgar el pase libre a sus titulares y ha advertido que no se trata de hechos aislados[7]. Toda ampliación del beneficio debe incorporar mecanismos objetivos de verificación y de sanción.

1.3. Consecuencias

El diseño vigente produce, previsiblemente, tres efectos:

[4] Decreto Supremo 003-2017-MIMP, que modifica el Reglamento de la Ley 29973; artículo 2, incorporación del numeral 20.3. Diario oficial El Peruano, 26 de abril de 2017. https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1513187-8

[5] INEI, Perú: Caracterización de las condiciones de vida de la población con discapacidad, 2024. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/9150150/7505952-peru-caracterizacion-de-las-condiciones-de-vida-de-la-poblacion-con-discapacidad-2024.pdf?v=1765890914

[6] Ley 32704, que modifica los párrafos 20.1 y 20.3 del artículo 20 de la Ley 29973. Diario oficial El Peruano, 4 de julio de 2026. https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2531901-8

[7] CONADIS. «Comunicado respecto al incumplimiento de la Ley N° 30412 sobre el pase libre para personas con discapacidad severa», mayo de 2021. https://www.gob.pe/institucion/conadis/noticias/495400-comunicado-respecto-al-incumpliendo-de-la-ley-n-30412-sobre-el-pase-libre-para-personas-con-discapacidad-severa

(i) Reduce la frecuencia de los desplazamientos de la persona con discapacidad severa a servicios de salud, rehabilitación, educación y trámites, porque cada salida exige pagar el pasaje de quien la asiste;

(ii) Traslada la carga a las familias que ejercen el cuidado, que asumen el pasaje y el tiempo de acompañamiento; y

(iii) Induce a algunas personas a viajar sin la asistencia que necesitan, con riesgo para su seguridad.

Estos efectos constituyen consecuencias razonablemente previsibles del diseño normativo vigente; no se presentan como resultados de una medición oficial de su magnitud.

1.4. Población afectada

El universo potencial está conformado por las personas con discapacidad severa inscritas en el Registro Nacional de la Persona con Discapacidad que requieren asistencia de otra persona para desplazarse. Los Censos Nacionales 2017 del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) registraron 3 209 261 personas con discapacidad en el Perú. Asimismo, el INEI informó que, entre la población con discapacidad censada en 2017, el 56,7 % eran mujeres y el 43,3 % eran hombres.[8]

Esta cifra censal debe distinguirse del registro administrativo del CONADIS. Según información difundida por el Diario Oficial El Peruano, a octubre de 2025, el Registro Nacional de la Persona con Discapacidad (RNPCD) contaba con 591 434 personas inscritas, de las cuales 350 247 presentaban discapacidad severa y 182 085 eran personas adultas mayores.[9]

No se dispone de información estadística oficial que permita determinar cuántas de estas personas requieren la asistencia de un acompañante para utilizar el transporte público. Por ello, la presente propuesta legislativa no presume que todas las personas con discapacidad severa necesitan dicha asistencia, sino que condiciona el acceso al beneficio a una acreditación específica de esta necesidad.

1.5. Necesidad de intervención legislativa

La extensión del pase libre al acompañante impone a los prestadores del servicio una obligación de transporte sin contraprestación, lo que incide en la libertad de empresa. Tal restricción requiere una norma con rango de ley; el reglamento no puede ampliar a un segundo pasajero un beneficio que la ley circunscribe al titular. Las medidas administrativas (difusión, señalización o fiscalización) son necesarias pero insuficientes, porque el problema radica en el alcance del beneficio. En cambio, los aspectos operativos (criterios de acreditación, medios de verificación

[8] Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). *Perfil sociodemográfico de la población con discapacidad, 2017*. Lima: INEI, 2019. Disponible en:https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1675/libro.pdf

[9] Diario Oficial El Peruano. (2025). *Perú avanza en oferta turística para personas con discapacidad*. Información estadística del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS), correspondiente al Registro Nacional de la Persona con Discapacidad (RNPCD), con corte a octubre de 2025. Disponible en: https://elperuano.pe/noticia/284082-peru-avanza-en-oferta-turistica-para-personas-con-discapacidad

y especificación y graduación de las infracciones) quedan a cargo de la potestad reglamentaria del Poder Ejecutivo (artículo 118, inciso 8, de la Constitución), para evitar sobrerregulación. El plazo de vigencia diferida permite que esa adecuación se realice antes de que el beneficio sea exigible.

II. EVIDENCIA QUE SUSTENTA EL PROBLEMA

El cuadro siguiente resume la evidencia utilizada, con indicación de la institución, la fecha y el uso que se le da en la propuesta. Las notas al pie de la sección I y de las secciones siguientes contienen los enlaces a cada fuente.

Dato	Fuente	Fecha	Uso en la propuesta
Pase libre limitado al titular con carné amarillo	Ley 30412; D. S. 003-2017-MIMP; ATU	2016–2024	Acredita la brecha normativa
El ámbito del pase libre es el servicio regular de ámbito provincial e incluye la Red Básica del Metro de Lima y Callao	Reglamento de la Ley 29973 (D. S. 003-2017-MIMP)	2017	Acota el ámbito y el costo de la medida (párrafo 20-A.4)
153 814 personas con discapacidad severa y carné amarillo (39 493 en Lima Metropolitana)	CONADIS, difundido por el MTC	Set. 2021	Evolución del registro
350 247 personas con discapacidad severa inscritas, de un total de 591 434 inscritos	CONADIS (RNPCD), difundido por el diario oficial El Peruano	Oct. 2025	Universo potencial y lista de beneficiarios (sección VI)
Más de 91 000 viajes gratuitos al mes de titulares del pase libre: 62 465 en el Metropolitano y 28 617 en los corredores complementarios	ATU	Abr. 2024	Magnitud de uso del pase libre en sistemas concesionados
8 552 tarjetas de pase libre entregadas por la ATU entre setiembre de 2019 y diciembre de 2021	ATU	Dic. 2021	Viabilidad de validación electrónica
Negativas de pase libre a titulares	CONADIS	May. 2021	Riesgo de negativa de embarque
Sanción por incumplimiento del pase libre: 20 % de la UIT y suspensión de 5 días; reincidencia: 40 % y 15 días	ATU	Abr. 2024	Marco de fiscalización existente
Ingreso promedio mensual por trabajo: S/ 1 078,6 (con discapacidad) frente a S/ 1 662,4 (sin discapacidad)	INEI, Caracterización de las condiciones de vida de la población con discapacidad	2024	Vulnerabilidad económica

La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) informó que los usuarios con discapacidad severa registrados en el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) y que cuentan con su tarjeta de pase libre, realizan al mes más de 91 000 viajes gratuitos en promedio en los buses del Metropolitano y en los corredores complementarios. La entidad precisó que, en el Metropolitano, dichos usuarios realizaron en promedio al día unos 2384 viajes (62 465 al mes), mientras que en los corredores complementarios Azul, Rojo y Morado, al día se movilizaron en 1172 ocasiones (28 617 al mes).

Las personas con discapacidad severa registradas en el CONADIS tienen derecho a viajar gratis en el transporte público. Para acceder a este beneficio, dichos usuarios deben contar con su carné amarillo otorgado por el CONADIS que acredita su condición[10].

El carné amarillo no tiene costo alguno y se puede tramitar vía Internet. Además, tiene un código QR que puede ser leído por cualquier móvil para corroborar que la persona que lo porta tiene discapacidad. Tan solo presentando este documento tienen derecho al pase libre en el transporte público urbano e interurbano, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 20 de la Ley 29973. Cabe señalar que, si las empresas de transporte no cumplen con la norma, la ATU puede suspender la autorización para prestar el servicio por cinco días. Además, podrían recibir una multa del 20 % de la UIT. En caso de reincidencia, la suspensión será por 15 días y la multa, del 40 % de la UIT[11].

III. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

Objetivo general:

Garantizar la movilidad personal de la persona con discapacidad severa que no puede desplazarse sin asistencia, mediante la eliminación del costo del pasaje de su acompañante indispensable en el transporte público terrestre urbano e interurbano, de manera compatible con la sostenibilidad del servicio.

Objetivos específicos:

a) Extender el pase libre a un solo acompañante indispensable por viaje, previa acreditación objetiva de la necesidad.

b) Establecer un medio de acreditación objetivo, mediante la anotación en el registro y en el carné, que no dependa de la discrecionalidad del personal del prestador del servicio.

[10] ATU, «Usuarios con discapacidad severa realizan más de 91 000 viajes gratis al mes en el Metropolitano y en los corredores complementarios», nota de prensa, abril de 2024. https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/942252-atu-usuarios-con-discapacidad-severa-realizan-mas-de-91-000-viajes-gratis-al-mes-en-el-metropolitano-y-en-los-corredores-complementarios

[11] Ibídem.

c) Prohibir expresamente la negativa de embarque y cualquier condicionamiento o cobro, con fiscalización y sanción a cargo de la autoridad de transporte.

IV. FUNDAMENTACIÓN DE LA INICIATIVA

4.1. Contenido de la propuesta

La fórmula legal incorpora dos artículos en la Ley 29973 sin modificar el párrafo 20.4 del artículo 20, que mantiene su redacción vigente. Se opta por la incorporación, conforme al Manual de Técnica Legislativa, porque la materia (el traslado del acompañante y sus garantías) es identificable y distinta del pase libre del titular.

a) Párrafo 20-A.1. Configura el traslado del acompañante como parte del pase libre *de la persona con discapacidad*. El titular del derecho sigue siendo esta última; el acompañante no adquiere un beneficio propio.

b) Párrafo 20-A.2. Exige acreditación mediante una anotación gratuita del CONADIS en el registro y en el carné, sobre la base de las limitaciones funcionales consignadas en el certificado de discapacidad. Remite al reglamento los criterios y el procedimiento de acreditación, incluido el supuesto excepcional de certificados que omiten esa información. La verificación por el prestador se limita al documento y no implica evaluar la condición de la persona.

c) Párrafo 20-A.3. Limita el beneficio a un solo acompañante, en el mismo vehículo y trayecto, y lo declara intransferible.

d) Párrafo 20-A.4. Remite al ámbito vigente del pase libre, es decir, al servicio regular de ámbito provincial, sin extenderlo al transporte interprovincial.

e) Párrafo 20-B.1. Prohíbe la negativa de embarque, la omisión de detenerse en el paradero, el condicionamiento del servicio y el cobro.

f) Párrafo 20-B.2. Encarga la fiscalización y la sanción a la autoridad de transporte conforme a sus competencias, sin alterar la distribución competencial vigente.

g) Párrafo 20-B.3. Ordena al CONADIS remitir a la autoridad de transporte las denuncias que recibe, de modo que la fiscalización no dependa de que la persona afectada identifique a la autoridad competente.

h) Párrafo 20-B.4. Declara que la ley no modifica los términos de los contratos de concesión, en observancia del artículo 62 de la Constitución, y no ordena compensación alguna con recursos públicos.

4.2. Compatibilidad con la Constitución Política del Perú

4.2.1. Fundamento constitucional y convencional

La propuesta desarrolla los siguientes mandatos:

a) Artículo 1: la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.

b) Artículo 2, inciso 2: derecho a la igualdad y prohibición de discriminación.

c) Artículo 7, en su texto vigente: "La persona con discapacidad tiene derecho al respeto de su dignidad y a un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad".

d) Artículo 44: deber del Estado de garantizar la plena vigencia de los derechos humanos y promover el bienestar general.

e) Artículo 59, parte final: el Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad.

f) Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, aprobada por Resolución Legislativa 29127 y ratificada por Decreto Supremo 073-2007-RE[12]. El artículo 9 obliga a asegurar el acceso al transporte en igualdad de condiciones. El artículo 20 obliga a facilitar la movilidad personal "a un costo asequible" y el acceso a "formas de asistencia humana" (literales a y b). La propuesta se ubica en este último supuesto: el acompañante es la forma de asistencia humana sin la cual la persona no puede usar el transporte.

Conforme a la Cuarta Disposición Final y Transitoria de la Constitución, los derechos constitucionales se interpretan de conformidad con los tratados de derechos humanos ratificados por el Perú, lo que incluye la referida convención.

4.2.2. Libertad de empresa, libertad de contratación y confiscatoriedad

La obligación de transportar gratuitamente a un acompañante incide en la libertad de empresa (artículo 59) y en la libre fijación de precios. Esa incidencia no es, por sí misma, inconstitucional: la libertad de empresa se ejerce en una economía social de mercado (artículo 58) y admite limitaciones legales proporcionadas. El análisis de proporcionalidad se desarrolla en el numeral 4.2.4.

La prohibición de confiscatoriedad invocada en el dictamen de inhibición es un límite del poder tributario. El artículo 74 de la Constitución dispone que "ningún tributo puede tener carácter confiscatorio". El pase libre no es un tributo: no es una prestación pecuniaria exigida por el Estado ni genera ingresos fiscales. El parámetro constitucional pertinente es, por tanto, la proporcionalidad de la restricción a la libertad de empresa, no la confiscatoriedad. La focalización de la medida (solo quien acredita necesidad de asistencia, un acompañante por

[12] Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (Naciones Unidas). https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf

viaje y el ámbito vigente del pase libre) acota su incidencia sobre los ingresos de los prestadores.

4.2.3. Jurisprudencia del Tribunal Constitucional

El Tribunal Constitucional, en la sentencia del 15 de febrero de 2005, recaída en el Expediente 00034-2004-PI/TC, sostuvo que el régimen económico, basado en una economía social de mercado, busca «el justo equilibrio entre el principio de subsidiariedad y la solidaridad social» (fundamento 28); aplicó el test de proporcionalidad en sus tres subprincipios de idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto (fundamento 63); y concluyó que el beneficio de pases libres y diferenciados «no resulta ser una medida de gravosidad extrema, que afecte de manera desproporcionada el ejercicio de la libertad de empresa de los transportistas» (fundamento 70). Precisó, además, que la decisión sobre compensaciones económicas a los transportistas corresponde al legislador.[13]

Este precedente aporta el método para evaluar la restricción a la libertad de empresa, y su conclusión se aplica con mayor razón a esta iniciativa: aquí la finalidad es garantizar la accesibilidad de un grupo en situación de especial vulnerabilidad, respecto del cual la Constitución (artículo 7) y la Convención imponen deberes específicos de protección, y el beneficio se limita a quien acredita necesidad de asistencia.

4.2.4. Test de proporcionalidad

a) Fin constitucionalmente legítimo. Garantizar la movilidad personal y la accesibilidad de la persona con discapacidad severa dependiente (artículos 1, 2.2 y 7 de la Constitución; artículos 9 y 20 de la Convención).

b) Idoneidad. La medida elimina directamente la barrera identificada: el costo del pasaje del acompañante en cada desplazamiento.

c) Necesidad. Las medidas de difusión, señalización y fiscalización no eliminan el costo del acompañante; mejoran el cumplimiento del beneficio vigente. La tarifa diferenciada reduce ese costo, pero conserva una barrera para los hogares que no pueden financiarlo, por lo que no alcanza la misma eficacia. Un subsidio estatal requeriría financiamiento y la iniciativa del Poder Ejecutivo por la prohibición de crear gasto público. La restricción horaria limitaría el acceso a servicios esenciales fuera de las horas permitidas. La propuesta focaliza la gratuidad en la necesidad acreditada de asistencia y la limita a un acompañante, el mismo vehículo y trayecto y el ámbito vigente del pase libre.

d) Proporcionalidad en sentido estricto. El beneficio facilita el acceso a salud, rehabilitación, educación y otras actividades necesarias para la autonomía de personas en situación de especial vulnerabilidad. La carga sobre los prestadores se limita mediante la acreditación individual y el alcance de un acompañante por viaje. El costo operativo adicional es bajo cuando existe capacidad disponible, y el universo efectivo es menor que el registrado,

[13] Tribunal Constitucional. Sentencia del Expediente 00034-2004-PI/TC, de 15 de febrero de 2005, fundamentos 28, 63, 70, . https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00034-2004-AI.pdf

porque solo accede quien cuenta con la anotación y solo cuando viaja con el titular. Frente a una intervención leve o moderada sobre los prestadores, el grado de satisfacción del derecho es elevado: hace efectivo un pase libre que hoy no puede usarse sin asistencia. La medida es, por tanto, proporcional en sentido estricto.

4.2.5. Contratos de concesión

El artículo 62 de la Constitución dispone que los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase, y que los contratos-ley no pueden modificarse legislativamente. El párrafo 20-B.4 recoge expresamente este límite: la ley no modifica los términos de los contratos de concesión. La ley no ordena compensación alguna con recursos públicos ni remite a mecanismos de compensación; si un contrato previera por sí mismo un mecanismo de restablecimiento del equilibrio económico-financiero, este derivará del contrato y no de la ley.

El pase libre del titular ya se aplica en servicios concesionados. El CONADIS ha precisado que puede ejercerse en el Metro de Lima, el Metropolitano y los corredores complementarios, así como en buses y combis de Lima y de las regiones. La nueva obligación se aplica en ese mismo marco, con respeto del artículo 62 de la Constitución y de los términos de cada contrato vigente, como dispone el párrafo 20-B.4.[14]

4.2.6. Igualdad y leyes especiales (artículo 103)

La diferencia de trato se funda en la naturaleza de las cosas (la dependencia funcional para desplazarse) y no en la condición de las personas, lo que es compatible con el artículo 103 de la Constitución. Las personas con discapacidad severa que no requieren asistencia y los acompañantes no indispensables quedan excluidas de manera razonable, porque en su caso no existe la barrera que la ley corrige.

4.2.7. Competencias de los gobiernos locales

El artículo 195, inciso 8, de la Constitución reconoce a los gobiernos locales competencia para regular el transporte colectivo, la circulación y el tránsito «conforme a ley». La propuesta establece una regla nacional de accesibilidad y deja a salvo las competencias de fiscalización y sanción de las municipalidades provinciales y de la ATU, al remitir a la autoridad competente «conforme a sus competencias».

4.2.8. Iniciativa de gasto

La propuesta no crea ni aumenta gasto público (artículo 79 de la Constitución y artículo 107, literal a), del Reglamento de la Cámara de Diputados). Su análisis figura en el numeral 8.2.

[14] CONADIS. «Pase libre: conozca quiénes tienen este derecho y cuáles son las sanciones por incumplimiento». https://www.gob.pe/institucion/conadis/noticias/963997-pase-libre-conozca-quienes-tienen-este-derecho-y-cuales-son-las-sanciones-por-incumplimiento

4.3. Naturaleza del dictamen de inhibición y respuesta a sus observaciones

4.3.1. Qué decidió y qué no decidió el dictamen

El 5 de mayo de 2026, la Comisión de Inclusión Social y Personas con Discapacidad del Congreso de la República aprobó, por mayoría (nueve votos a favor y uno en contra), el dictamen de inhibición recaído en el Proyecto de Ley 13690/2025-CR, de autoría de la congresista Jhakeline Katy Ugarte Mamani[15]. Invocó el literal c) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República entonces aplicable, según el cual un dictamen puede concluir en la inhibición de la comisión por no tener competencia en la materia. Recomendó derivar el proyecto a las comisiones de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera y de Transportes y Comunicaciones, para que evaluaran el impacto financiero y la constitucionalidad de la carga impuesta al sector privado.

Es preciso distinguir entre los argumentos de la comisión y una decisión sobre el fondo:

a) El dictamen no se pronunció sobre el fondo. No recomendó aprobar el proyecto ni archivarlo; recomendó que otra comisión lo estudiara. Una inhibición presupone, precisamente, que el análisis de fondo corresponde a otro órgano.

b) El dictamen no declaró inconstitucional el proyecto, ni podía hacerlo. La inconstitucionalidad de normas con rango de ley solo puede ser declarada por el Tribunal Constitucional (artículos 200, inciso 4; 202, inciso 1; y 204 de la Constitución). Además, sus consideraciones constitucionales están formuladas en términos condicionales: la libertad de empresa «podría» verse afectada y «se podría» estar incurriendo en una carga desproporcionada.

c) El dictamen se emitió sin contar con las opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ni del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, que fueron solicitadas y no se recibieron.

En consecuencia, las observaciones del dictamen se tratan en esta iniciativa como advertencias técnicas que deben ser atendidas en el diseño, no como un impedimento para volver a proponer la materia. Se tienen en cuenta, además, los argumentos del Poder Ejecutivo al observar la autógrafa que extendía el pase libre a la discapacidad moderada (numeral 5.2).

4.3.2. Matriz de respuesta

Observación del dictamen	Respuesta de la propuesta	Dónde se atiende
El acompañante es un tercero sin discapacidad; la medida crearía un subsidio económico ajeno a la protección de la persona con discapacidad (págs. 4 y 5)	El titular del derecho es la persona con discapacidad severa; el traslado del acompañante es el medio para que ejerza su propio pase libre (Convención, art. 20, lit. b: asistencia humana a costo asequible). El beneficio es intransferible, no existe sin la presencia del titular y no se financia con recursos públicos.	Párrafos 20-A.1 y 20-A.3; numeral 4.2.1

[15] Comisión de Inclusión Social y Personas con Discapacidad. Dictamen de inhibición recaído en el Proyecto de Ley 13690/2025-CR, aprobado el 5 de mayo de 2026 y recibido por el Área de Trámite Documentario el 11 de mayo de 2026 (RU 2302280).

Observación del dictamen	Respuesta de la propuesta	Dónde se atiende
Carga económica directa sobre las empresas de transporte privadas (pág. 5)	El universo se reduce a quien acredite necesidad de asistencia; un solo acompañante; mismo vehículo y trayecto; ámbito provincial. La carga es acotada y puede verificarse con los datos de recaudo electrónico de la ATU (sección II). La obligación de transportar gratuitamente al titular rige desde 2016 y se aplica en sistemas concesionados.	Párrafos 20-A.1 a 20-A.4; sección II
Afectación de la libertad de empresa y de contratación y de la libre determinación de precios (arts. 59 y 62) (pág. 5)	La ley no fija tarifas ni altera la estructura tarifaria; introduce una excepción acotada. El Tribunal Constitucional desestimó la demanda contra la Ley 26271. Se desarrolla el test de proporcionalidad.	Numerales 4.2.2 a 4.2.4
Contratos de concesión y equilibrio financiero del servicio (págs. 5 y 6)	Cláusula expresa: la ley no modifica los términos de los contratos de concesión (artículo 62 de la Constitución). La ley no ordena compensación estatal ni remite a mecanismos de compensación.	Párrafo 20-B.4; numeral 4.2.5
Prohibición de confiscatoriedad (pág. 5)	El artículo 74 de la Constitución se refiere a tributos; el pase libre no es un tributo. El parámetro aplicable es la proporcionalidad de la restricción a la libertad de empresa. La focalización acota la carga.	Numeral 4.2.2
Sostenibilidad: flujo de caja, calidad del servicio y renovación de unidades (págs. 5 y 6)	La focalización limita el universo elegible. El costo operativo adicional es bajo con capacidad disponible. La adecuación normativa en 120 días y la vigencia del beneficio a los 180 días permiten preparar su aplicación.	Disposiciones complementarias finales; sección VIII
Riesgo de que los transportistas dejen de recoger a las personas con discapacidad (pág. 5)	Prohibición expresa de negar el embarque, omitir la detención, condicionar o cobrar. Fiscalización y sanción por la autoridad de transporte, conforme a sus competencias, y verificación no discrecional mediante la anotación en el carné. El riesgo ya existe respecto del titular y se enfrenta con cumplimiento, no con la negación del derecho.	Párrafos 20-A.2 y 20-B.1 a 20-B.3
Falta de competencia de la comisión (arts. 34 y 70 del Reglamento del Congreso) (pág. 6)	El artículo 45 del Reglamento de la Cámara de Diputados contempla la Comisión de Inclusión Social, Familia, Mujer y Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos. Por la finalidad de protección e inclusión de las personas con discapacidad, se propone su derivación a esta como primera comisión, y a la Comisión de Infraestructura, Vivienda y Transportes como segunda.	Sugerencia de derivación en esta matriz

Adicionalmente, el cuadro siguiente muestra las diferencias entre el Proyecto de Ley 13690/2025-CR y la presente propuesta, lo que acredita que esta no constituye copia de aquel (artículo 107, literal c), del Reglamento de la Cámara de Diputados):

Aspecto	PL 13690/2025-CR	Presente propuesta
Técnica	Modifica el párrafo 20.4	Incorpora los artículos 20-A y 20-B; el párrafo 20.4 no se altera

Aspecto	PL 13690/2025-CR	Presente propuesta
Beneficiarios	«Un acompañante» de toda persona con discapacidad severa	Acompañante indispensable de quien acredita necesidad de asistencia
Acreditación	No prevista	Anotación gratuita del CONADIS en el registro y en el carné
Límites de uso	No previstos	Un acompañante, mismo vehículo y trayecto, intransferible, ámbito provincial
Negativa de embarque	No prevista	Prohibición expresa y fiscalización
Contratos de concesión	No considerados	Cláusula expresa de no modificación contractual
Vigencia	Inmediata	Beneficio diferido a ciento ochenta días; adecuación normativa en ciento veinte días
Población estimada	42 990 personas (cifra no compatible con el registro acumulado)	Registro acumulado del CONADIS (350 247 a octubre de 2025)

V. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS, INVESTIGACIONES Y FUENTES UTILIZADAS

5.1. Normas vigentes

a) Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad. Su artículo 20 fue modificado por la Ley 30412 (incorporación del párrafo 20.4, pase libre) y por la Ley 32704 (párrafos 20.1 y 20.3, unidades accesibles y espacios sensorialmente amigables).

b) Artículo 44 de la Ley 29973, que fija descuentos en espectáculos con topes porcentuales sobre el total de entradas (en los organizados por privados, 20 % de descuento hasta un máximo del 10 % de las entradas)[16]. Constituye un precedente, en la misma ley, de calibración de cargas impuestas a particulares.

c) Reglamento de la Ley 29973, aprobado por Decreto Supremo 002-2014-MIMP, modificado por el Decreto Supremo 003-2017-MIMP, que define el ámbito del pase libre y la exigencia de exhibir el carné.

d) Ley 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros[17].

e) Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (Resolución Legislativa 29127).

[16] Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, artículo 44, párrafos 44.1 y 44.2. Archivo Digital de la Legislación del Perú. https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/29973.pdf
[17] Ley 26271. https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/26271.pdf

5.2. Proyectos de ley y dictámenes

a) Proyecto de Ley 13690/2025-CR, Ley que fortalece la accesibilidad de la persona con discapacidad en el transporte público, modificando el artículo 20 de la Ley 29973, presentado el 8 de enero de 2026 por la congresista Jhakeline Katy Ugarte Mamani. Fue objeto de un dictamen de inhibición de fecha 5 de mayo de 2026 y corresponde al período parlamentario 2021-2026.

b) Proyectos de Ley 3120/2022-CR, 3882/2022-CR, 3959/2022-CR, 4350/2022-CR, 4423/2022-CR, 4842/2022-CR, 5252/2022-CR y 5985/2023-CR, sobre pase libre para personas con discapacidad moderada. El Pleno aprobó el texto el 19 de setiembre de 2024. El Poder Ejecutivo observó la autógrafa mediante el Oficio 311-2024-PR, de 24 de octubre de 2024, sustentado en el Informe 1732-2024-MTC/08; cuestionó la justificación de la restricción a la libertad de empresa y la falta de un test de proporcionalidad, entre otros aspectos. La Comisión de Inclusión Social aprobó un dictamen de insistencia, y en marzo de 2025 la Comisión de Transportes aprobó un texto sustitutorio de tarifa diferenciada no mayor al 50 %.

c) Proyecto de Ley 11827/2024-CR, sobre la señalización obligatoria del pase libre en el transporte público terrestre, con dictamen aprobado por unanimidad en octubre de 2025[18].

d) Proyecto de ley del congresista Edgard Reymundo Mercado que propone un descuento de 40 % en el transporte interprovincial para personas con discapacidad severa[19].

e) Proyecto de Ley 13373/2025-CR, que dio origen a la Ley 32704.

5.3. Derecho comparado

Se seleccionan Argentina, Brasil y Paraguay por ser Estados latinoamericanos partes de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, con sistemas de transporte colectivo terrestre prestados mayoritariamente por operadores privados bajo regulación estatal, como en el Perú. Las diferencias de escala y ámbito se precisan en cada caso; no se propone trasladar automáticamente sus soluciones.

a) Argentina. El artículo 22 de la Ley 22.431, con el texto dado por la Ley 25.635, obliga a las empresas de transporte colectivo terrestre de jurisdicción nacional a trasladar gratuitamente a las personas con discapacidad y dispone que «la franquicia será extensiva a un acompañante en caso de necesidad documentada»; el Decreto 38/2004 establece que la gratuidad, propia y del acompañante, se ejerce con el certificado de discapacidad.

   El modelo aporta dos criterios que la presente iniciativa recoge en el artículo 20-A: el beneficio del acompañante se reconoce solo cuando la necesidad de asistencia está

[18] Congreso de la República. «Aprueban garantizar la accesibilidad a las personas con discapacidad en los medios de transporte», octubre de 2025. https://comunicaciones.congreso.gob.pe/noticias/aprueban-garantizar-la-accesibilidad-a-las-personas-con-discapacidad-en-los-medios-de-transporte/

[19] LP Derecho, «Proponen descuento del 40% en transporte interprovincial para personas con discapacidad severa», 26 de febrero de 2025. https://lpderecho.pe/descuento-transporte-interprovincial-discapacidad-severa/

documentada, y esa necesidad se acredita en la certificación de la discapacidad y no en el vehículo, de modo que el personal del prestador verifica un documento y no evalúa la condición de la persona.

A diferencia del caso argentino, que comprende los servicios de larga distancia, la presente propuesta se circunscribe al ámbito urbano e interurbano en el que ya rige el pase libre del párrafo 20.4 del artículo 20 de la Ley 29973.

b) Brasil. La Lei 8.899/1994 otorga pase libre interestatal a personas con discapacidad de bajos recursos; el Decreto 3.691/2000 obliga a reservar dos asientos por vehículo del servicio convencional[20], y la Portaria MINF 1.579/2022 extiende el beneficio al acompañante, sujeto a comprobación de la situación económica y de la indispensabilidad mediante informe médico[21].

c) Paraguay. La Ley 6556/2020 extiende la franquicia del transporte a un acompañante únicamente para personas ciegas.

VI. SECTORES COMPRENDIDOS Y LISTA DE BENEFICIARIOS

Entidad o sector	Nivel	Participación
Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables – CONADIS	Nacional	Anotación en el registro y en el carné; remisión de denuncias
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Nacional	Adecuación de las normas reglamentarias de transporte, en ejercicio de la potestad reglamentaria
Ministerio de Salud y establecimientos certificadores	Nacional	Emisión del certificado de discapacidad que sirve de base a la anotación
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao	Lima y Callao	Fiscalización; entidad concedente; validación en recaudo electrónico
Municipalidades provinciales	Local	Fiscalización y sanción en su ámbito
Prestadores del servicio y concesionarios	Privado	Obligación de transportar al acompañante indispensable y de no negar el embarque
Personas con discapacidad severa y sus familias	Ciudadanía	Beneficiarias

LISTA DE BENEFICIARIOS

Son beneficiarias de la presente ley las personas con discapacidad severa inscritas en el Registro Nacional de la Persona con Discapacidad que cuenten con la anotación de necesidad

[20] Brasil. Decreto 3.691, de 19 de diciembre de 2000. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3691.htm

[21] Brasil. Portaría MINF N.º 1.579, de 25 de noviembre de 2022. https://www.lex.com.br/portaria-minf-no-1-579-de-25-de-novembro-de-2022/

de acompañante indispensable. El universo máximo está constituido por las personas con discapacidad severa inscritas (350 247 a octubre de 2025, según el CONADIS). El acompañante indispensable no es titular de un derecho autónomo: su traslado gratuito es la forma en que la persona con discapacidad ejerce su pase libre. La ley no concede beneficios a los prestadores del servicio ni a las entidades públicas.

VII. NORMAS QUE SE MODIFICAN O DEROGAN

La propuesta incorpora los artículos 20-A y 20-B en la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad. No modifica ni deroga ninguna disposición; el párrafo 20.4 del artículo 20 conserva su texto. Su aplicación supone que el Poder Ejecutivo, en ejercicio de su potestad reglamentaria, adecúe el Reglamento aprobado por Decreto Supremo 002-2014-MIMP y las normas reglamentarias de transporte terrestre dentro del plazo de vigencia diferida.

Cuadro comparativo:

Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 20. Accesibilidad en el transporte público terrestre [...] 20.4 Las personas con discapacidad severa inscritas en el registro del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) tienen pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano.	Artículo 20. [Sin modificación]
(No existe)	Artículo 20-A. Pase libre del acompañante indispensable 20-A.1 Cuando la persona con discapacidad severa requiere la asistencia de otra persona para desplazarse, el pase libre previsto en el párrafo 20.4 del artículo 20 comprende el traslado de un acompañante indispensable. 20-A.2 La necesidad de acompañante indispensable se acredita mediante la anotación que el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) consigna, de forma gratuita, en el Registro Nacional de la Persona con Discapacidad y en el carné de inscripción, sobre la base de la información sobre limitaciones en el funcionamiento contenida en el certificado de discapacidad. El reglamento establece los criterios y el procedimiento general de acreditación, así como el procedimiento excepcional aplicable cuando el certificado no consigna dicha información. 20-A.3 El pase libre comprende a un solo acompañante indispensable por viaje, quien se traslada junto con la persona con discapacidad severa en el mismo vehículo y trayecto. El beneficio es

Texto vigente	Texto propuesto
	personal e intransferible y no puede ejercerse sin la presencia de la persona con discapacidad severa. 20-A.4 El pase libre del acompañante indispensable se aplica en el mismo ámbito del servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano en el que rige el pase libre previsto en el párrafo 20.4 del artículo 20.
(No existe)	Artículo 20-B. Obligaciones del prestador del servicio y contratos de concesión 20-B.1 El prestador del servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano y su personal no pueden negar el embarque, omitir la detención del vehículo en el paradero autorizado, condicionar la prestación del servicio ni exigir pago alguno a la persona con discapacidad severa o a su acompañante indispensable por el ejercicio del pase libre. 20-B.2 La autoridad competente en materia de transporte fiscaliza el cumplimiento de los artículos 20-A y 20-B y sanciona su incumplimiento, conforme a sus competencias. 20-B.3 El CONADIS remite a la autoridad competente en materia de transporte las denuncias que recibe sobre el incumplimiento de los artículos 20-A y 20-B. 20-B.4 Lo dispuesto en los artículos 20-A y 20-B no modifica los términos de los contratos de concesión.

VIII. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

8.1. Actores y grupos de interés

Actor	Efecto esperado	Naturaleza
Personas con discapacidad severa con necesidad acreditada	Acceso efectivo al transporte; más desplazamientos a salud, rehabilitación, educación y trámites; mayor seguridad	Beneficio directo, no monetario
Familias y cuidadores	Ahorro del pasaje del acompañante; menor carga de cuidado	Beneficio monetario
Prestadores del servicio (formales, informales y concesionarios)	Menor recaudación potencial, acotada; deber de no negar el embarque	Costo monetario (transferencia) y operativo
CONADIS	Anotación en el registro y en el carné (incluido el carné digital)	Costo administrativo dentro de sus funciones
Establecimientos certificadores de salud	Emisión del certificado de discapacidad que sirve de base a la anotación	Costo administrativo dentro de sus funciones.
MTC, ATU y municipalidades provinciales	Adecuación normativa y fiscalización	Costo administrativo dentro de sus funciones

8.2. Impacto presupuestal y cumplimiento del artículo 107, literal a), del Reglamento

La propuesta no contempla subsidios, transferencias, compensaciones económicas, nuevas plazas ni la creación de entidades públicas. Su implementación se prevé con cargo a los recursos disponibles de las entidades competentes y en el marco de sus funciones, sin requerir asignaciones presupuestales adicionales.

Los beneficios esperados comprenden facilitar el acceso de las personas con discapacidad severa al transporte público y a servicios esenciales, así como reducir el gasto de sus familias en el pasaje del acompañante. En conclusión, los beneficios (efectividad de un derecho ya reconocido para un grupo de alta vulnerabilidad, ahorro para los hogares y mayor acceso a servicios esenciales) superan los costos, que consisten en una transferencia acotada entre los prestadores, sin impacto en el Tesoro Público.