CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA N°
00062-2026-2031-CD
RU 6742-CD
19 AGOSTO 2026 07:39 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ASABARIAN

LEY QUE AMPLÍA EL PASAJE UNIVERSITARIO URBANO E INTERURBANO A TODOS LOS DÍAS DE LA SEMANA, PRECISA EL CÁLCULO DEL PASAJE DIFERENCIADO

Los diputados de la República que suscriben, a iniciativa del diputado **EDWIN ESPINOZA HUILLCA**, integrante(s) del Grupo Parlamentario **Partido del Buen Gobierno**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 25, literal c) y d), 98, 106 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presentan el siguiente proyecto de ley:

I. FÓRMULA LEGAL

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE AMPLÍA EL PASAJE UNIVERSITARIO URBANO E INTERURBANO A TODOS LOS DÍAS DE LA SEMANA Y PRECISA EL CÁLCULO DEL PASAJE DIFERENCIADO.

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto modificar los artículos 3 y 4 de la Ley 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, con la finalidad de ampliar el medio pasaje universitario a todos los días de la semana, incluidos sábados, domingos y feriados.

Artículo 2. Modificación de los artículos 3 y 4 de la Ley 26271

Modifíquese los artículos 3 y 4 de la Ley 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, los cuales quedan redactados en los siguientes términos:

«Artículo 3. El precio del pasaje universitario, en el ámbito urbano o en el interurbano, no podrá exceder del 50 % del precio del pasaje adulto realmente pagado correspondiente al tramo, ruta o servicio utilizado.

Artículo 4. El uso del pasaje universitario se aplica entre las 5.00 y las 24.00 horas, todos los días de la semana, incluidos sábados, domingos y feriados (...)».

Artículo 3. Difusión y fiscalización del beneficio

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), los gobiernos regionales y las municipalidades provinciales, cada uno dentro de su ámbito legal de competencia, difunden, supervisan y fiscalizan el cumplimiento del beneficio del medio pasaje. La fiscalización comprende la verificación del cumplimiento del límite establecido para el pasaje diferenciado, así como de los días y horarios en los que corresponde su aplicación.

Constituyen infracciones administrativas el cobro de un monto superior al que corresponde al pasaje diferenciado y la negativa injustificada a hacer efectivo el beneficio en los días y horarios establecidos. Los órganos responsables de la fiscalización del cumplimiento de la presente ley se aseguran que en el reglamento se contemple las infracciones y sanciones respectivas.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Servicios prestados bajo Asociaciones Público-Privadas.

La aplicación de la presente ley a los servicios prestados en la modalidad de Asociación Público-Privada se efectúa con sujeción a la Constitución Política del Perú, a la normativa especial aplicable, a los términos de los contratos vigentes y a los procedimientos legalmente establecidos.

SEGUNDA. Adecuación de otras normas.

La aplicación de la ley obliga a modificar el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y otras normas anexas para su correcta aplicación.

TERCERA. Adecuación de la normativa reglamentaria en materia de fiscalización, infracciones y sanciones

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario contado desde la vigencia de la ley, adecúa el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC, y las demás normas reglamentarias que resulten necesarias para garantizar la aplicación efectiva de la presente ley.

La adecuación normativa comprende, según corresponda, la incorporación o modificación de las disposiciones relativas a la fiscalización, calificación de las infracciones, determinación de las sanciones y medidas administrativas aplicables por:

a) cobrar al beneficiario un monto superior al pasaje diferenciado establecido en el artículo 3 de la Ley N.º 26271; y

b) negarse injustificadamente a aplicar el pasaje diferenciado a quien acredite la condición de beneficiario, dentro de los días y horarios establecidos por ley.

La adecuación reglamentaria se efectúa con observancia de los principios de legalidad, tipicidad, razonabilidad y proporcionalidad, y respetando las competencias legalmente atribuidas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, los gobiernos regionales, las municipalidades provinciales y las demás autoridades competentes, según corresponda.

CUARTA. Vigencia.

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

Lima, agosto de 2026

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1. Antecedentes

El beneficio del medio pasaje universitario constituye una medida de política social de larga data en el país, orientada a reducir las barreras económicas de acceso a la educación. Se encuentra regulado por la Ley 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, publicada el 1 de enero de 1994.

La presente iniciativa recoge y actualiza el debate legislativo desarrollado en torno a los Proyectos de Ley 1339/2021-CR y 3308/2022-CR, los cuales, tras ser acumulados y dictaminados favorablemente por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, dieron origen a la autógrafa de ley que ampliaba la cobertura del medio pasaje a todos los días de la semana. Dicha autógrafa fue observada por el Poder Ejecutivo mediante Oficio 030-2023-PR sin impulso adicional. La presente propuesta retoma la finalidad de aquellas iniciativas.

2.2. Marco normativo vigente

El artículo 4 de la Ley 26271 dispone actualmente que el uso del pasaje universitario «solo procederá entre las 5.00 y las 24.00 horas, en días laborables». Esta limitación temporal restringe el goce del beneficio a los días hábiles de la semana, excluyendo sábados, domingos y feriados. Por su parte, el artículo 3 fija el tope del pasaje universitario en el 50 % del pasaje adulto.

El cuadro comparativo del texto vigente y del texto propuesto es el siguiente:

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 3. El precio del pasaje universitario, en el ámbito urbano o en el interurbano no podrá exceder de 50 % del precio del pasaje adulto.	Artículo 3. *El precio del pasaje universitario, en el ámbito urbano o en el interurbano, no podrá exceder del 50 % del precio del pasaje adulto* ***realmente pagado correspondiente al tramo, ruta o servicio utilizado.***

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 4. El uso del pasaje universitario sólo procederá entre las 5.00 y las 24.00 horas, en días laborables. (...)	Artículo 4. El uso del pasaje universitario se aplica entre las 5.00 y las 24.00 horas, **todos los días de la semana, incluidos sábados, domingos y feriados.** (...)

Adicionalmente, la modificación del artículo 3 incorpora la precisión de que el tope del 50 % se calcula sobre el precio del pasaje adulto «***realmente pagado correspondiente al tramo, ruta o servicio utilizado***». Esta aclaración evita interpretaciones que fijen el beneficio sobre una tarifa distinta a la del recorrido efectivamente utilizado por el estudiante, dotando de mayor certeza tanto al usuario como al transportista y previniendo controversias en su aplicación.

Asimismo, a fin de garantizar la eficacia de la presente iniciativa y observar los principios de legalidad y tipicidad que rigen el ejercicio de la potestad sancionadora administrativa, la propuesta establece expresamente como conductas infractoras el cobro de un monto superior al pasaje diferenciado previsto en la Ley N.º 26271 y la negativa injustificada a aplicar dicho beneficio a quien acredite su condición de beneficiario dentro de los días y horarios legalmente establecidos. Asimismo, se dispone que el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, adecúe el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC, y las demás normas reglamentarias que resulten necesarias para su efectiva aplicación. Esta adecuación permitirá incorporar las disposiciones correspondientes sobre fiscalización, calificación de las infracciones, sanciones y medidas administrativas, respetando los elementos esenciales de las conductas infractoras definidos por ley y las competencias que el ordenamiento vigente atribuye a cada autoridad de transporte.

2.3. Problemática que se busca resolver

La restricción del medio pasaje a los «días laborables» carece de justificación

razonable a la luz de la realidad actual de la vida universitaria. La formación superior no se agota en la asistencia presencial a clases de lunes a viernes: comprende también el desplazamiento del estudiante a diferentes locaciones que son necesaria para su formación como: bibliotecas, laboratorios, centros de prácticas preprofesionales, actividades de investigación, tutorías, así como a sedes donde se dictan clases y evaluaciones cualquier día de la semana.

Además, un número creciente de universidades y centros de formación superior técnica ofrece programas y modalidades cuyas sesiones se desarrollan los días sábados y domingos, particularmente para estudiantes que trabajan. En estos casos, la exclusión de los fines de semana convierte al medio pasaje en un beneficio inaplicable precisamente para quienes más necesitan la reducción del costo de transporte. La limitación vigente, por tanto, genera un trato desigual injustificado que incide directamente en su permanencia en el sistema educativo.

La magnitud de la población beneficiada refuerza la necesidad de la medida. De acuerdo con la información reportada al Sistema de Información Universitaria (SIU) de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria (SUNEDU), al semestre 2025-II se registran 1 506 053 estudiantes matriculados, cifra que comprende a los estudiantes de pregrado y de institutos de educación superior que reportaron correctamente su información al SIU (dato a febrero de 2026). Este universo evidencia la magnitud y el sostenido crecimiento del sistema de educación superior, para el cual el costo del transporte constituye una de las barreras económicas directas de acceso y permanencia. Ampliar la cobertura del beneficio a los siete días de la semana incide, por tanto, sobre la comunidad de más de un millón y medio de estudiantes.

La presente iniciativa se circunscribe deliberadamente al pasaje universitario en los ámbitos urbano e interurbano, por ser respecto de este que el artículo 4 de la Ley 26271 establece la restricción temporal a los «días laborables» que se busca superar.

Asimismo, la propuesta no comprende el ámbito interprovincial —abordado en su momento por otras iniciativas acumuladas—, por responder este a una estructura tarifaria y de costos distinta que amerita un tratamiento normativo diferenciado. De

este modo, la reforma se concentra en corregir una restricción concreta, injustificada y de impacto directo en la población universitaria, sin extender sus efectos a supuestos que exigen análisis específicos.

La presente iniciativa tampoco modifica el mecanismo de acreditación del beneficio universitario previsto en el artículo 5 de la Ley N.° 26271, conforme al cual el cobro del pasaje universitario se realiza previa presentación del respectivo carné universitario o de instituto superior. La reforma se limita a ampliar los días de aplicación del beneficio regulados en el artículo 4 de la citada ley. Asimismo, se mantiene vigente la obligación de las unidades de transporte público de exhibir la lista de tarifas vigentes, prevista en el artículo 6 de la Ley N.° 26271.

2.4. Fundamento constitucional

La propuesta se sustenta en el derecho a la educación reconocido en los artículos 13 y 14 de la Constitución Política del Perú, que consagran la educación como un derecho fundamental cuya finalidad es el desarrollo integral de la persona humana, correspondiendo al Estado promover las condiciones que favorezcan su acceso efectivo. El Tribunal Constitucional ha reconocido que la promoción de la educación constituye un valor constitucional consagrado y un fin constitucionalmente legítimo que habilita al Estado a establecer beneficios como el medio pasaje (sentencia recaída en el Expediente N.° 034-2004-PI/TC). Asimismo, se funda en el derecho-principio de igualdad y no discriminación del artículo 2, numeral 2, de la Constitución. Conforme a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional antes señalada, este derecho no proscribe todo trato diferenciado, sino únicamente aquel que carece de justificación objetiva y razonable, debiendo distinguirse entre *diferenciación* —constitucionalmente admitida— y *discriminación*.

En tal sentido, la limitación del beneficio a los días laborables introduce una diferenciación carente de fundamento objetivo y razonable entre los estudiantes que cursan estudios de lunes a viernes y aquellos cuya actividad académica se extiende a los fines de semana, sin que exista un fin constitucionalmente legítimo que la justifique.

La iniciativa se enmarca, además, en el deber del Estado de promover el bienestar

general (artículo 44 de la Constitución) y respeta la reserva de iniciativa de gasto del artículo 79, en tanto no crea ni incrementa gasto público: el beneficio es asumido por el sistema tarifario del servicio de transporte, sin comprometer recursos del Tesoro Público.

Cabe destacar que el propio Tribunal Constitucional, mediante la sentencia recaída en el Expediente N.° 034-2004-PI/TC, del 15 de febrero de 2005, declaró infundada la demanda de inconstitucionalidad interpuesta contra la Ley 26271 y confirmó su plena constitucionalidad. El Tribunal sostuvo que el beneficio del medio pasaje persigue fines constitucionalmente legítimos —la promoción de la educación y la superación de los sectores que sufren desigualdad (artículos 44 y 59 de la Constitución)— y que constituye una manifestación del principio de solidaridad propio de una economía social de mercado, superando el test de idoneidad, necesidad y proporcionalidad (fundamentos 64 a 71). Este pronunciamiento constituye un respaldo jurisprudencial directo a la presente iniciativa, que se limita a ampliar el ámbito temporal de un beneficio ya declarado conforme a la Constitución.

2.5. Análisis de la observación formulada por el Poder Ejecutivo y su superación

El Poder Ejecutivo, mediante Oficio 030-2023-PR, observó la autógrafa que ampliaba el medio pasaje a todos los días de la semana, sobre la base del Informe N.° 0126-2023-EF/68.02, invocando esencialmente tres argumentos: (i) que la medida desconocería la estructura de los proyectos de Asociación Público-Privada (APP) y su mecanismo de pago; (ii) que no analizaría el impacto sobre la estructura de costos e ingresos de las APP vigentes, con eventuales contingencias fiscales por compensaciones o arbitrajes, y una supuesta afectación al artículo 62 de la Constitución; y (iii) que generaría inseguridad jurídica e incrementaría el riesgo regulatorio para la inversión privada.

Estas observaciones son atendidas y superadas por la presente iniciativa por las siguientes razones:

a) Prevalencia del derecho a la educación sobre consideraciones tarifarias. El medio pasaje es una manifestación de la función social del servicio público de

transporte y del derecho a la educación. La ampliación de su cobertura no modifica el porcentaje del beneficio (50 %), ya vigente, sino únicamente los días en que puede ejercerse; se trata de un ajuste marginal sobre un beneficio preexistente, no de la creación de una carga nueva o desproporcionada.

b) Preservación del equilibrio económico-financiero de las APP. La observación parte de una premisa ya desvirtuada por el Tribunal Constitucional. En la sentencia recaída en el Expediente N.° 034-2004-PI/TC, el Tribunal precisó que el beneficio del medio pasaje no impone una carga directa a los transportistas, pues, al fijarse la tarifa por la oferta y la demanda, es a través del propio mercado donde finalmente se equilibra la carga sobre la base del principio del Estado solidario (fundamento 68). Asimismo, concluyó que la Ley 26271 no impide el acceso al mercado ni afecta la libre competencia, por lo que no resulta una medida de gravosidad extrema que afecte de manera desproporcionada la libertad de empresa (fundamentos 70 y 71). En consecuencia, la ampliación del beneficio a todos los días de la semana no vulnera el artículo 62 de la Constitución ni desconoce la estructura de los contratos de concesión y Asociación Público-Privada, cuyos eventuales ajustes se canalizan por sus propios mecanismos previstos en la propia legislación de la materia, sin generar contingencias fiscales.

c) Seguridad jurídica y previsibilidad. Lejos de generar inseguridad, la iniciativa dota de certeza al beneficiario y al operador al establecer una regla clara y uniforme sobre el ámbito temporal del beneficio.

d) Ausencia de iniciativa de gasto. La medida no contraviene el artículo 79 de la Constitución, pues no irroga gasto al erario público.

2.6. Efecto de la vigencia de la norma sobre la legislación nacional

La iniciativa no deroga norma alguna. Su efecto se circunscribe a modificar los artículos 3 y 4 de la Ley 26271, armonizando su texto con la finalidad de ampliar la cobertura temporal del medio pasaje.

III. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no genera gasto ni demanda recursos adicionales al

Tesoro Público, por lo que resulta compatible con el artículo 79 de la Constitución Política del Perú. El beneficio del medio pasaje ya existe; la propuesta solo amplía los días en que puede ejercerse.

Beneficios:

Los 1 506 053 estudiantes matriculados en la educación superior —de pregrado universitario y de institutos de educación superior, según la información reportada al SIU de la SUNEDU al semestre 2025-II— obtienen una reducción efectiva del costo de transporte durante los sábados, domingos y feriados, días en los que actualmente pagan tarifa plena pese a desarrollar actividades académicas. En cada desplazamiento el beneficio equivale al 50 % de la tarifa del pasaje adulto realmente pagado correspondiente al tramo, ruta o servicio utilizado. Esto es un ahorro especialmente significativo para los estudiantes de universidades públicas y para quienes cursan modalidades de fin de semana o compatibilizan estudio y trabajo.

La medida favorece el acceso, la permanencia y la culminación de los estudios superiores, promueve la igualdad de oportunidades y elimina un trato diferenciado carente de sustento, sin comprometer recursos del Tesoro Público.

Costos:

La medida no irroga gasto público, pues el beneficio se financia dentro del propio sistema tarifario del servicio, conforme lo reconoció el Tribunal Constitucional en la STC 034-2004-PI/TC (fundamento 68), al señalar que la carga se distribuye entre el resto de los usuarios sobre la base del principio del Estado solidario, sin imponerse de manera directa al transportista. El eventual efecto sobre los ingresos de los operadores es acotado y se ve compensado por el incremento de la demanda derivado del mayor desplazamiento de estudiantes en los días hoy excluidos. En el caso de los servicios prestados bajo contratos de concesión y Asociación Público-Privada, los ajustes que correspondan se canalizan por los mecanismos de compensación previstos en la propia legislación de la materia, la presente ley no modifica por sí misma directamente los contratos vigentes. Del balance entre los beneficios sociales —de alcance masivo— y los costos —acotados y mitigados—

resulta una relación claramente favorable a la aprobación de la iniciativa.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa se enmarca en la Décimo Primera Política de Estado, sobre promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación. Al reducir las barreras económicas de transporte que dificultan el acceso a la educación superior, la propuesta contribuye directamente a la realización de dichos objetivos nacionales.

NERY FERNANDEZ N.
VOCERO

Edwin Espinoza

Miguel Huaman Cornejo

Romina Uribe

Gloria Hirache Pizarro

Lilo Prado Vallejo

Juan Carlos Polo

Jesus Castrejon.

NATHALY MOLINA SOTO

Luis Aragon Carreño

MILAGROS KARINA SOTOMAYOR VERA