



**PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 26271, LEY QUE NORMA EL DERECHO A PASES LIBRES Y PASAJES DIFERENCIADOS, A FIN DE REGULAR EL DERECHO A PASE LIBRE DE LOS MIEMBROS DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ RESTRINGIENDOLOS EXCLUSIVAMENTE A CASOS DE ACTOS DE SERVICIO, EMERGENCIA U OPERATIVOS OFICIALES**

La congresista que suscribe, SUSEL ANA MARIA PAREDES PIQUE, integrante del Grupo Parlamentario Bloque Democrático Popular, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, en concordancia con los artículos 74 ° y 75° del Reglamento del Congreso, presenta el siguiente PROYECTO DE LEY:

**FÓRMULA LEGAL**

**PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 26271, LEY QUE NORMA EL DERECHO A PASES LIBRES Y PASAJES DIFERENCIADOS, A FIN DE REGULAR EL DERECHO A PASE LIBRE DE LOS MIEMBROS DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ RESTRINGIENDOLOS EXCLUSIVAMENTE A CASOS DE ACTOS DE SERVICIO, EMERGENCIA U OPERATIVOS OFICIALES**

**Artículo 1. Objeto de la Ley**

La presente ley tiene como objeto modificar la Ley N° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, a fin de delimitar el derecho de pase libre otorgado a los miembros de la Policía Nacional del Perú, restringiéndolo exclusivamente a situaciones de acto de servicio, tareas de emergencia u operativos policiales.

**Artículo 2. Modificación del artículo 1 de la Ley N° 26271**

Se modifica el inciso a) del artículo 1 de la Ley N° 26271, en los términos siguientes:

«Artículo 1.- El derecho a pases libres y a pases diferenciados y el derecho a pases cobrados por las empresas de servicio de transporte de pasajeros del ámbito urbano e interurbano del país, sólo se aplicarán tratándose de:

- a) ***Miembros del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú y miembros de la Policía Nacional del Perú. Tratándose de la Policía Nacional del Perú, se aplica únicamente cuando se encuentren en actos***



**de servicio, en tareas de emergencia o participando en operativos policiales oficiales.»**

**Artículo 3. Modificación del artículo 2 de la Ley N° 26271**

Se modifica el artículo 2 de la Ley N° 26271, en los términos siguientes:

**«Artículo 2.- Pase libre policial restringido**

**El derecho a pase libre en el transporte urbano e interurbano del país, solo será aplicable a los miembros de la Policía Nacional del Perú cuando se encuentren en acto de servicio, en tareas de emergencia o en operativos policiales oficiales.**

**El ejercicio del derecho al pase libre para fines personales, desplazamientos privados o fuera del horario de servicio no se encuentra comprendido en la presente ley.»**

**DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

**Primera.-**

El Ministerio del Interior, la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) en Lima y Callao, y las municipalidades provinciales y distritales en el resto del país, en el plazo de 60 días, adecuarán sus instrumentos normativos de control y supervisión a fin de regular la restricción del derecho a pase libre policial, incluyendo protocolos de atención de conflictos.

**Segunda.-**

Deróguense todas las normas que se opongan a la presente ley.

Lima, 09 de octubre del 2025

*[Handwritten signatures and names in blue ink:]*

Susel Paredes Piqué  
SUSEL PAREDES PIQUÉ

Heidy Juárez Calle

Silvana Dobles A.

Juan C. Moncelis

e. 26 BOLIVIA

*[Other illegible signatures and names]*



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. OBJETO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

La presente propuesta legislativa tiene por objeto modificar la Ley N° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados en el transporte público urbano e interurbano. La iniciativa busca modificar los artículos 1 y 2 de esta ley, de modo que el derecho a pase libre se reconozca solo a los miembros de la Policía Nacional del Perú (PNP) cuando se encuentren en acto de servicio, emergencia o en operativos oficiales.

Quedan excluidos de este beneficio los desplazamientos de carácter personal o realizados fuera de turno, con lo cual se busca delimitar el pase libre a su finalidad pública original y evitar su uso irrestricto para fines particulares. Esta modificación mantiene incólume el pase libre para el Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, reconociendo la naturaleza voluntaria y no remunerada de su labor, pero adecúa el régimen de la PNP a un criterio de razonabilidad y necesidad del servicio activo.

### II. MARCO NORMATIVO

Actualmente se encuentran vigentes, disposiciones constitucionales sirven de marco constitucional, para analizar la normativa sectorial que concede beneficios especiales a los efectivos policiales.

La Constitución Política del Perú consagra, en su artículo 166, la finalidad fundamental de la Policía Nacional, cual es garantizar, mantener y restablecer el orden interno, brindando protección y seguridad a la población. A su vez, el artículo 2 inciso 2 de esta misma norma, consagra el principio de igualdad ante la ley, y de esta forma, prohíbe privilegios injustificados entre personas o grupos.

De otro lado, la Ley N° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, promulgada en 1993, establece beneficios en el transporte público para ciertos sectores. Su artículo 1° dispone que el derecho a pases libres en el transporte urbano e interurbano «*sólo se aplicará*» a, entre otros, los miembros de la Policía Nacional y del Cuerpo de Bomberos Voluntarios. En esta misma línea, el artículo 2° agrega que «*los pases libres son aplicables a los miembros de la Policía Nacional*», excluyendo expresamente al personal de sanidad y a los especialistas de dicha institución. En el desarrollo y aplicación de esta ley, estamentos sectoriales han precisado que el pase libre se ejerce portando el uniforme institucional, entendiéndose que su finalidad es facilitar la respuesta inmediata ante emergencias y ejercer presencia disuasiva de agentes en las calles. También, conviene mencionar que la Ley N° 26271 concede medio pasaje (50% de la tarifa) a estudiantes universitarios, de institutos superiores y de establecimientos escolares, en sustento de su derecho a la educación, como derecho fundamental. Medidas análogas se han dictado posteriormente para otros grupos vulnerables, como las personas con discapacidad inscritas en el CONADIS, a través de la Ley N° 30412.



Asimismo, es importante destacar que la constitucionalidad de la Ley N° 26271 fue objeto de control por el Tribunal Constitucional (TC) en 2005, a raíz de una demanda de inconstitucionalidad interpuesta por miles de ciudadanos que cuestionaban el pase libre y pasaje diferenciado por supuesta vulneración de la igualdad y la libertad de empresa. En su sentencia (Exp. N.º 00034-2004-PI/TC), el TC declaró infundada la demanda, afirmando que la ley responde a fines legítimos de solidaridad social y no infringe desproporcionadamente la libertad de empresa ni la libre competencia. El Tribunal reconoció que el beneficio de pase libre a policías y bomberos constituye un reconocimiento a labores vinculadas a la seguridad ciudadana, las cuales –pese a su importancia– reciben escaso apoyo económico estatal. De igual modo, consideró que la medida coadyuva a la presencia policial en las calles y a una reacción rápida ante situaciones de emergencia, en concordancia con los deberes constitucionales de la PNP. No obstante, el TC enfatizó que la determinación de a qué sectores otorgar tales beneficios corresponde a la libre configuración del legislador, dentro de límites de razonabilidad. En suma, el marco normativo vigente avala la existencia de pases libres por razones de interés público, pero deja margen para que el legislador adapte su alcance conforme a las necesidades y circunstancias actuales.

### **III. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA**

#### **Identificación del problema**

En la actualidad, más allá de las situaciones que estrictamente demandan la presencia o actuación del agente policial en cumplimiento de su deber, se puede constatar que existe un uso irrestricto y generalizado del pase libre policial.

Si bien el pase libre fue concebido como un mecanismo de apoyo a la labor policial y de estímulo a su presencia en vías públicas, en la práctica se ha convertido en un beneficio de uso cotidiano para cualquier desplazamiento de los efectivos de la PNP, incluyendo aquellos de carácter personal o fuera de sus turnos de servicio. Esta situación ha generado diversos conflictos y cuestionamientos en el contexto social actual.

Por un lado, los trabajadores y empresarios del transporte público han manifestado su malestar ante la exigencia de trasladar gratuitamente a efectivos policiales que no se hallan en misión aparente, percibiéndose ello como una carga económica adicional y poco justificada. Diversos representantes de gremios de transportistas han subrayado que, mientras ellos solos, enfrentan una ola de delincuencia, traducida en extorsiones y sicariato, que amenaza sus vidas y sustento, sin embargo, se les impone paralelamente la obligación de asumir el costo de movilizar a policías que «no logran controlar la violencia» en estas unidades de transporte. Diversos conductores han llegado a incrementar sus tarifas o suspender servicios ante el riesgo de ataques criminales, lo que agudiza aún más la tensión en este sector<sup>1</sup>. En este contexto, la exigencia policial

<sup>1</sup> <https://www.infobae.com/peru/2025/10/01/cobradora-pide-a-policia-pagar-pasaje-tras-alza-de-tarifas-por-extorsiones-que-dice-la-ley-sobre-el-pase-libre-de-la-pnp/#:~:text=Transportistas%20han%20reafirmado%20su%20postura,servicios%20por%20temor%20a%20represalias>



del pase libre en desplazamientos ordinarios ha sido calificada de inadmisibles y ha derivado en incidentes notorios.

Un caso paradigmático ocurrió el 05 de octubre de 2025, cuando una suboficial de la PNP, vestida de civil y acompañada de su familia, exigió el pase gratuito en un ómnibus urbano y pretendió extender la gratuidad a sus familiares –lo cual no está contemplado por la ley–. Ante la negativa del conductor a otorgar dicho beneficio en esas condiciones, la agente solicitó apoyo policial y provocó la detención del chofer por presunta desobediencia a la autoridad. Este hecho, ampliamente difundido en redes sociales bajo el apelativo de «Lady 2 soles», puso de relieve no solo un posible abuso de autoridad, sino la ausencia de criterios claros sobre los alcances del pase libre. Mientras la suboficial argumentaba que «hay una ley, un derecho, mientras no la deroguen» –aludiendo a la Ley 26271, incluso estando de civil–, finalmente, el chofer terminó detenido por casi 28 horas antes de ser liberado. Abogados especialistas en este tema, han señalado que situaciones como ésta evidencian algunas lagunas normativas, como es el hecho de que la falta de cumplimiento del pase libre debería conllevar, a lo sumo, una sanción administrativa a la empresa de transporte, y no una respuesta penal inmediata contra el conductor. Calificar la negativa a otorgar un pase libre como delito flagrante de desobediencia a la autoridad –sostienen– constituiría un exceso y podría configurar más bien abuso de autoridad por parte de los efectivos policiales intervinientes. En suma, el problema se manifiesta en conflictos diarios entre policías y transportistas, así como en interpretaciones discordantes sobre la obligatoriedad del beneficio, aunado a un desgaste de la autoridad policial ante la ciudadanía.

Por otro lado, desde la perspectiva ciudadana, ha ido en aumento la percepción de que el pase libre carece de justificación en las condiciones actuales, especialmente cuando se extiende a policías que no se encuentran en actos de servicio. Numerosos usuarios de transporte y comentaristas en redes han expresado que el beneficio debería reservarse exclusivamente para los bomberos, quienes trabajan ad honorem y arriesgan su vida sin remuneración, dado que los policías «tienen sueldo pagado con nuestros impuestos». Se critica que las empresas de transporte, además de pagar tributos que contribuyen al financiamiento de la PNP, deban asumir el costo directo de movilizar efectivos que no están atendiendo situaciones de emergencia provenientes de la inseguridad ciudadana que se viven en este momento

Esta opinión pública adversa se ve alimentada por la sensación de inseguridad, ya que cotidianamente se reportan delitos graves como asesinatos, asaltos, cobro de cupos, y además porque persiste la idea de que la PNP no logra recuperar el control de las calles. En este estado de cosas, muchos consideran que «la exoneración carece de justificación concreta» en tanto los resultados en la lucha contra la criminalidad sean percibidos como insuficientes. Todo ello redundará en un deterioro de la legitimidad social del pase libre policial, interpretándose ya no como un reconocimiento al sacrificio del agente, sino como un privilegio indebido frente al resto de ciudadanos.

En suma, en relación a este problema, podemos identificar que el régimen vigente de pase libre para la PNP, al ser general e indiscriminado, está generando efectos contraproducentes, como es, tensiones entre policías y transportistas, posibles abusos



en su exigencia, y cuestionamientos de la ciudadanía sobre la equidad y razonabilidad de mantener un beneficio irrestricto desligado del efectivo servicio a la comunidad.

### **Estado actual del problema**

Actualmente, el derecho al pase libre para policías se encuentra plenamente vigente y exigible erga omnes en el territorio nacional, teniendo como fundamento, la Ley N° 26271 y sus normas complementarias. No existe en el ordenamiento una delimitación explícita que condicione su uso a la situación de servicio del efectivo policial. En la práctica, basta la calidad de miembro de la PNP para que este exija el beneficio; usualmente identificándose mediante el uniforme o la placa correspondiente. Las empresas de transporte público están legalmente obligadas a respetar el pase libre; su incumplimiento constituye una infracción sancionable por la autoridad competente. La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), por ejemplo, ha establecido un régimen de fiscalización y sanción, donde la negativa a admitir el pase libre de un policía acarrea multas que ascienden a S/ 1,030.00 y la suspensión de la autorización de la ruta por 5 días hábiles, sanción que se duplica en caso de reincidencia<sup>2</sup>. De igual manera, la Superintendencia de Transporte Terrestre (SUTRAN) y las municipalidades provinciales, en sus respectivos ámbitos, supervisan el cumplimiento de esta disposición. Por consiguiente, desde el punto de vista formal, el esquema normativo actual refuerza el carácter general y obligatorio del pase libre policial, sujeta a medidas de coerción administrativa en casos de inobservancia.

De otro lado, en el plano operativo y social, este estado normativo ha derivado en dificultades palpables. Los episodios de enfrentamiento verbal e incluso denuncias entre transportistas y policías se han vuelto más frecuentes, revelando la falta de criterios compartidos. En algunos casos, conductores que solicitaron al agente policial pagar su pasaje (partiendo de la buena fe de que no se hallaba en una función urgente) terminaron denunciados por el delito de desobediencia o resistencia a la autoridad, como se vio en el incidente referenciado. Esta asimilación de una infracción administrativa, cual es el de no brindar el pase libre, a una infracción penal, ha generado incertidumbre jurídica y temor en el sector de transporte, al punto que muchos optan por ceder ante cualquier reclamo para evitar consecuencias penales, aun cuando consideren que el efectivo no está en servicio activo.

En definitiva, el estado actual del problema refleja un desencuentro entre el diseño normativo vigente y la realidad social actual; es decir, legalmente el pase libre rige de manera amplia para todo policía, pero socialmente se discute su legitimidad cuando no existe una situación de servicio efectiva. Este desencuentro, ha desembocado en conflictos y en propuestas opuestas, desde la que plantea la abolición total hasta la que propone la defensa irrestricta de este beneficio, evidenciándose la necesidad de una solución intermedia y equilibrada que atienda tanto al interés público como a los principios jurídicos aplicables.

### **Lo que busca la propuesta legislativa**

<sup>2</sup> <https://www.infobae.com/peru/2025/10/01/cobrador-pide-a-policia-pagar-pasaje-tras-alza-de-tarifas-por-extorsiones-que-dice-la-ley-sobre-el-pase-libre-de-la-pnp/#:~:text=Transportistas%20han%20reafirmado%20su%20postura,servicios%20por%20temor%20a%20represalias>



La presente propuesta legislativa busca reorientar el beneficio del pase libre policial a su propósito esencial, corrigiendo los excesos y ambigüedades que se han evidenciado luego de más de tres décadas de vigencia de la norma original. La idea es que no se trata de abolir por completo la gratuidad en el transporte para los agentes del orden, sino de delimitar claramente sus alcances para asegurar que responda a las necesidades del servicio y no a usos particulares.

En ese sentido, el proyecto de ley propone que únicamente gocen del pase libre aquellos miembros de la PNP que se encuentren en acto de servicio, en desplazamientos motivados por sus funciones, como por ejemplo, traslados entre dependencias policiales, patrullaje, ejecución de operativos o intervenciones de emergencia, o cuando sean convocados por situación de urgencia o calamidad. Para el resto de situaciones, es decir, desplazamientos personales, actividades particulares, o simplemente el trayecto cotidiano del domicilio al trabajo fuera de horario de servicio, el policía deberá sufragar su pasaje como cualquier otro usuario del transporte público. De esta manera, se suprime el carácter general e indiscriminado del beneficio, reservándolo solo a escenarios vinculados al deber y obligación policial.

Lo que se busca, esencialmente, es restablecer la lógica y la equidad detrás de la gratuidad; vale decir, que ésta funcione como una herramienta de apoyo a la seguridad ciudadana, facilitando, por ejemplo, que un policía en funciones llegue con celeridad adonde se le necesita, o que esté presente físicamente en el transporte como parte de su labor disuasiva, pero evitando que este hecho se configure como un privilegio personal desligado del servicio. La focalización del pase libre en actos de servicio asegurará que el beneficio sea percibido por la ciudadanía como legítimo y proporcional. Si un efectivo policial viaja gratuitamente, será porque está cumpliendo una misión o en camino a atender una emergencia, situación en la que la sociedad obtiene un provecho directo de su presencia. En este mismo orden de hechos, eliminar la gratuidad en los desplazamientos de carácter privado reforzará el principio de igualdad ante la ley, al no eximir al funcionario de asumir los costos de su movilidad personal que cualquier otro ciudadano afronta.

Así, la propuesta legislativa, al adoptar este equilibrio, atiende tanto las preocupaciones de justicia y racionalidad planteadas por la población y los transportistas, como la necesidad de no menoscabar la operatividad policial. De hecho, mantener el pase libre en servicio activo garantiza que no se obstaculice la rápida movilización de los agentes cuando la situación lo amerite, preservando el espíritu original de la Ley 26271, cual es, que haya presencia policial oportuna y apoyo al agente que arriesga su vida en ejercicio de su función. Al mismo tiempo, la restricción propuesta aliviará las tensiones derivadas de usos inapropiados, cual es, que ningún efectivo policial podrá ampararse en la norma para, por ejemplo, negarse a pagar un pasaje de retorno a casa tras su turno o para transporte de familiares, porque la ley redefinirá claramente que tales supuestos quedan excluidos<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> <https://peru21.pe/politica/pase-libre-policias-polemica-por-un-pasaje-transportistas-lima/#:~:text=Un%20esc%C3%A1ndalo%20por%20el%20cobre,sobre%20el%20pase%20libre%20policial>



En resumen, la presente iniciativa legislativa busca redirigir el pase libre hacia su fin público legítimo, como es fortalecer la seguridad ciudadana y reconocer el servicio policial efectivo, desechando toda apariencia de privilegio en beneficio privado. Con ello, se pretende lograr una norma más justa, razonable y acorde con las exigencias actuales que demanda la sociedad peruana.

### **Necesidad, viabilidad y oportunidad de la ley**

**Necesidad:** La necesidad de la propuesta de ley es manifiesta frente a la problemática descrita. La regulación vigente, amplia y genérica, ha derivado en situaciones de injusticia y al mismo tiempo ha erosionado la confianza entre la ciudadanía, en especial el gremio de transportistas y la Policía Nacional. En un Estado Constitucional de Derecho, las leyes que otorgan prerrogativas deben estar sustentadas en razones objetivas de bien común; de lo contrario, corren el riesgo de ser observadas como arbitrarias o generadoras de privilegios inaceptables. Actualmente, existe un vacío normativo en cuanto a condicionar el pase libre al estado de servicio del efectivo policial. Llenar ese vacío es necesario para evitar interpretaciones contradictorias y para garantizar que el beneficio no exceda su fundamento teleológico. Además, dadas las graves condiciones de inseguridad ciudadana que actualmente vive el país, con el transporte público golpeado por la criminalidad y la extorsión, resulta imprescindible modificar la normativa para mejorar la relación de cooperación entre la PNP y los transportistas. La presencia de policías será más valorada si efectivamente están cumpliendo una labor de protección, y no simplemente haciendo uso de un derecho adquirido. En suma, la necesidad de modificar la ley se sustenta en consideraciones de orden público, paz social y legitimidad de las instituciones.

**Viabilidad:** Desde el punto de vista jurídico y operativo, la propuesta normativa es plenamente viable. No requiere reforma constitucional ni afecta derechos fundamentales irrestrictos, puesto que el pase libre no es un derecho fundamental sino un beneficio legal de competencia legislativa. El Tribunal Constitucional ya ha subrayado que corresponde al legislador definir los alcances y beneficiarios de medidas como ésta, en el marco de sus competencias. Por tanto, el Congreso de la República tiene plena competencia para introducir las restricciones aquí planteadas, siempre que éstas observen los principios de razonabilidad y proporcionalidad, lo cual, en el presente caso, se cumple al vincular el beneficio a circunstancias objetivas, como es el servicio policial efectivo. Desde el punto de vista administrativo, implementar la reforma es igualmente factible. Podría articularse a través de la exigencia de ciertos medios de verificación, como, por ejemplo, que el agente para ejercitar su derecho al pase libre deba presentar su identificación y una orden de servicio o estar uniformado de camino a un operativo. Mecanismos de control similares existen y funcionan en otros ámbitos, v.gr. el medio pasaje estudiantil se controla con carnet vigente. En cuanto a la PNP, la institución cuenta con disciplina y vías de comunicación internas para informar a su personal sobre el nuevo régimen, de modo que cada efectivo sepa cuándo puede invocar la gratuidad y cuándo no. No se vislumbran, entonces, obstáculos insalvables para la operatividad de la ley; por el contrario, su aplicación se inserta en rutinas ya conocidas, como es, presentación de documentos, supervisión en paraderos, etc., solamente que bajo criterios más estrictos.



**Oportunidad:** La coyuntura social y política actual que vive el país, hace especialmente oportuna esta reforma. La discusión sobre el pase libre policial se encuentra en primer plano del debate público, a raíz de los hechos recientes que han causado gran repercusión mediática y malestar ciudadano. Existe una expectativa en amplios sectores de la sociedad en el sentido de que el Estado tome cartas en el asunto para corregir abusos y reafirmar el principio de autoridad con legitimidad. Ignorar esta situación podría agravar el distanciamiento entre transportistas y fuerzas del orden, e incluso incentivar respuestas unilaterales, como, por ejemplo, que los transportistas decidan ya no respetar el pase libre, o ciudadanos que increpen a los policías en buses; con el consiguiente perjuicio al respeto debido a la autoridad policial. Por el contrario, aprobar oportunamente una ley que redefina el beneficio demostraría la capacidad del sistema democrático para responder con equilibrio a las demandas ciudadanas, sin menoscabar la operatividad policial. Además, desde la perspectiva política, la reforma conciliaría posiciones que actualmente lucen antagónicas. Esto facilitaría la construcción de consensos en el Parlamento y en la opinión pública. En términos de oportunidad temporal, nos hallamos en un momento en que la seguridad ciudadana es prioridad en la agenda nacional; cualquier medida que tienda puentes entre la policía y la ciudadanía, y que mejore la eficacia percibida de la acción policial, será oportuna y bienvenida. La presente iniciativa cumple con esos parámetros, al tiempo que fortalece valores constitucionales, como la igualdad ante la ley, o la interdicción de arbitrariedad, en el quehacer legislativo.

En síntesis, la propuesta legislativa de modificar la Ley N° 26271, es necesaria para corregir distorsiones y conflictos actuales; viable desde el punto de vista normativo e institucional, y oportuna por el clamor social existente.

#### **IV. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL**

La presente propuesta legislativa no colisiona ni va a generar conflicto con norma alguna. La entrada en vigencia de la norma propuesta incidirá directamente sobre el texto de la Ley N° 26271, modificando sus disposiciones pertinentes para restringir el pase libre policial a los supuestos indicados.

El ámbito de beneficiarios con pase libre en el transporte urbano se limitará a: (i) miembros del Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Perú, quienes conservarán el derecho pleno conforme al literal a) del artículo 1, y (ii) miembros de la PNP en acto de servicio o misión oficial, según la nueva redacción que se adopte. De este modo, la legislación nacional en materia de transporte público reflejará con mayor nitidez la distinción entre gratuidad por razón de servicio público y el régimen ordinario de pago para los usuarios en general.

Es importante resaltar que la reforma no contradice ni vulnera disposiciones superiores, sino que las complementa y desarrolla en consonancia con principios constitucionales. La Constitución no garantiza un derecho adquirido e irreductible al



pase libre para funcionarios públicos; por ende, la modificación de este beneficio legal no plantea problemas de rango constitucional ni requiere disposiciones transitorias complejas. Antes bien, al acotar el pase libre a su razón de ser, la norma armonizará mejor con el principio de igualdad (artículo 2 de la Constitución) y con el deber estatal de proteger tanto la seguridad ciudadana como la sostenibilidad de los servicios públicos.

En síntesis, la vigencia de la norma propuesta repercutirá positivamente en la legislación nacional, porque regulará la Ley 26271 adecuándolo a las necesidades contemporáneas, obligando a actualizar reglamentos sectoriales en concordancia con el nuevo alcance del derecho al pase libre, y fortaleciendo la coherencia del sistema legal con los principios de igualdad y proporcionalidad. No se avizoran contradicciones con otras leyes de igual o menor jerarquía, y cualquier adecuación necesaria, v.gr. en normas administrativas, será de naturaleza menor y fácilmente abordable vía reglamentaria.

## **V. ANALISIS COSTO BENEFICIO**

La presente propuesta legislativa no representa ninguna iniciativa de gasto que signifique algún tipo de egreso adicional al Estado peruano. Si bien la medida implica la eliminación de un beneficio material para los miembros de la Policía Nacional del Perú, en sus traslados personales, los beneficios esperados superan con creces los posibles costos o efectos negativos.

En primer término, la reforma contribuirá a restablecer la confianza y la armonía entre la Policía Nacional y la ciudadanía, especialmente con los trabajadores del transporte público. Al suprimir lo que muchos perciben como un privilegio injusto, se envía un mensaje potente de equidad. Esto puede traducirse en un aumento del respeto ciudadano hacia la institución policial, ya que se atenúa la imagen de prerrogativa arbitraria. A su vez, los transportistas verán atendida una de sus demandas de justicia económica, lo que puede redundar en una mejor disposición a colaborar con la policía en otras iniciativas en materia de seguridad, como, por ejemplo, denunciando a tiempo hechos delictivos en sus unidades, participando en programas de transporte seguro, etc.. En general, se espera un mejoramiento del clima de convivencia en el transporte urbano, generando menos discusiones y enfrentamientos por el pago de pasajes, y más claridad en los roles de cada cual.

En cuanto al aspecto económico, la medida aliviará en parte la carga que actualmente soportan los transportistas privados al trasladar gratuitamente a policías fuera de servicio. Si bien cuantificar con exactitud este impacto no es sencillo, se puede inferir que, en las grandes ciudades, donde se concentra el mayor número de efectivos policiales, las empresas de transporte tendrán un ligero aumento de ingresos o, visto de otro modo, una reducción de pérdidas. Cada pasaje que antes no se cobraba, ahora sí representará un ingreso adicional para el conductor o la empresa. Asimismo, la eliminación de la gratuidad en desplazamientos personales podría disuadir a algunos efectivos de utilizar indiscriminadamente el transporte público en horas pico, lo que incluso puede liberar espacio para pasajeros que pagan su pasaje.



## **VI. VINCULACION CON LAS POLITICAS DE ACUERDO NACIONAL**

Las políticas de Estado, elaboradas y aprobadas sobre la base del diálogo y la construcción de consensos, proponen los cambios necesarios en aspectos sociales, políticos y económicos para alcanzar el bien común en un marco de desarrollo sostenible y gobernabilidad democrática.

Esta iniciativa legislativa guarda relación con la siguiente Política de Estado:

### **«11. Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación**

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

*Con este objetivo, el Estado: (a) combatirá toda forma de discriminación, promoviendo la igualdad de oportunidades; (b) fortalecerá la participación de las mujeres como sujetos sociales y políticos que dialogan y conciertan con el Estado y la sociedad civil; (c) fortalecerá una institución al más alto nivel del Estado en su rol rector de políticas y programas para la promoción de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, es decir, equidad de género; (d) dará acceso equitativo a las mujeres a recursos productivos y empleo; (e) desarrollará sistemas que permitan proteger a niños, niñas, adolescentes, adultos mayores, mujeres responsables de hogar, personas desprovistas de sustento, personas con discapacidad y otras personas discriminadas o excluidas; y (f) promoverá y protegerá los derechos de los integrantes de las comunidades étnicas discriminadas, impulsando programas de desarrollo social que los favorezcan integralmente.»*

Lima, 09 de octubre del 2025



10/10/2023