CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00679-2026-2031-CD
RU 51520-CD
27 OCTUBRE 2026 10:30 a. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ASABARIAN

PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 200 DEL CÓDIGO PENAL, DECRETO LEGISLATIVO 635, PARA ESTABLECER AGRAVANTES ESPECÍFICAS EN EL DELITO DE EXTORSIÓN VINCULADO AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Fórmula de presentación

Los diputados que suscriben, integrantes del Grupo Parlamentario Partido del Buen Gobierno, a iniciativa del diputado Édgar Dember Gonzales Polar, en ejercicio de la atribución que les 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

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Ha dado la ley siguiente:

LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 200 DEL CÓDIGO PENAL, DECRETO LEGISLATIVO 635, PARA ESTABLECER AGRAVANTES ESPECÍFICAS EN EL DELITO DE EXTORSIÓN VINCULADO AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto modificar el siguiente artículo 200 del Código Penal, Decreto Legislativo 635, a fin de establecer circunstancias agravantes específicas para el delito de extorsión cometido contra la persona vinculada a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, así como para el supuesto en que la conducta extorsiva produce el cese, la interrupción o la paralización, total o parcial, de dicho servicio.

Artículo 2. Finalidad

La presente ley tiene por finalidad proteger la vida así mismo la integridad y la libertad también el patrimonio de las personas que prestan o utilizan el servicio de transporte público de pasajeros, así como contribuir a la continuidad de dicho servicio y al ejercicio efectivo de la libertad de tránsito.

Artículo 3. Modificación del artículo 200 del Código Penal

Se modifican los párrafos 200.6 y 200.9 del artículo 200 del Código Penal, Decreto Legislativo 635, modificado por la Ley 32183 y la Ley 32684, en los siguientes términos:

> «Artículo 200. Extorsión
>
> [...]
>
> 200.6. La pena será no menor de quince ni mayor de veinticinco años e inhabilitación conforme a los numerales 4 y 6 del artículo 36, si la violencia o amenaza es cometida:
>
> [...]

j) Contra el propietario, representante, directivo, conductor, trabajador o usuario directamente vinculado con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

La pena correspondería a ser no menor de veinticinco ni mayor de treinta y cinco años cuando, en el supuesto previsto en el literal j), como consecuencia directa e imputable de la conducta extorsiva, se produce el cese, la interrupción o la paralización, total o parcial, de la prestación del servicio de transporte público de los pasajeros.

[...]

200.9. La pena será de cadena perpetua cuando:

[...]

f) En el supuesto previsto en el literal j) del párrafo 200.6, el agente emplea armas de fuego o artefactos explosivos o incendiarios, o, como consecuencia directa e imputable de la conducta extorsiva y causa la muerte o lesiones graves a la víctima o a los terceros.»

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Financiamiento

La aplicación de la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PRADO VALLEJOS Lila Marianela FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2026 15:57:36-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GONZALES POLAR Edgar Dember FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2026 15:33:04-0500

EDGAR DEMBER GONZALES POLAR
Diputado de la República

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: QUISPE CANDIA Luis Eliseo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2026 15:35:19-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FERNANDEZ NINA Nery Rodolfo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2026 16:05:18-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MOLINA SOTO Nathaly Milagros FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/10/2026 12:25:53-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ESPINOZA HUILLCA Edwin FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2026 16:30:53-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DUARTE PATIÑO DE PEZET Carmen Georgina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2026 17:01:22-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: LLAQUE LINARES Nora Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/10/2026 17:11:16-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CASTREJON FERNANDEZ Segundo Juan FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 22/10/2026 17:52:54-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Planteamiento del problema público

La extorsión es actualmente uno de los ilícitos de mayor impacto sobre la seguridad ciudadana, la libertad individual así como el patrimonio de las personas y el normal desenvolvimiento de las actividades económicas. Su gravedad se incrementa cuando es utilizada por organizaciones criminales para imponer «cupos» o cobros ilícitos, controlar actividades económicas o condicionar la prestación de servicios esenciales.

La situación se vuelve más grave cuando la extorsión se dirige contra el servicio de transporte público, pues el fenómeno afecta no solamente a una persona o empresa, sino que puede comprometer la continuidad de un servicio público del que depende diariamente la población.

El problema afecta directamente a todos los conductores, cobradores, propietarios y demás trabajadores de muchas empresas de transporte público de pasajeros en todo el Perú, así como a los pasajeros y a la población usuaria del servicio. El marco penal vigente no contempla o estipula una respuesta específica para estos supuestos: el párrafo 200.6 del artículo 200 del Código Penal agrava la extorsión cometida contra la persona que realiza actividad comercial o empresarial (literal g), pero no distingue la extorsión dirigida contra los conductores, los trabajadores y los usuarios del transporte público, ni sanciona de manera diferenciada el cese, la interrupción o la paralización del servicio como resultado de la conducta extorsiva. Por ello, se requiere una intervención legislativa que de a conocer de manera detallada estos supuestos en el propio tipo penal.

II. Evidencia que sustenta el problema

Podemos tomar como evidencia la información que brinda el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), la tasa nacional de denuncias por extorsión pasó de 3,2 a 4,1 denuncias por cada 10 000 habitantes entre el primer semestre de 2024 y el primer semestre de 2025; en el mismo periodo, las denuncias registradas por el Ministerio Público pasaron de 11 004 a 14 206, lo que representa un importante incremento de 29,1%. Por departamentos, en el caso de la Libertad mantiene la tasa más alta (8,9 denuncias por cada 10 000 habitantes), seguida de Piura (7,1), Tumbes (6,9) y Lima (5,8); en Lima Metropolitana, las denuncias pasaron de 3 697 a 5 783 (Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI], 2025).

Con respecto a lo mencionado, el Observatorio de Criminalidad del Ministerio Público reportó que, entre agosto de 2024 y mayo de 2026, se produjeron alrededor de 214 atentados con víctimas vinculados a presuntos actos de extorsión contra el transporte público de Lima Metropolitana y Callao, con un saldo de 283 personas afectadas: 152 fallecidas y 131 lesionadas. Asimismo, el 94,4% de los atentados se produjo directamente contra unidades de transporte público (microbuses, combis y mototaxis, entre otras) y los conductores representaron el 69,3% de las víctimas, seguidos de los pasajeros con 20,5% y de los cobradores con 5,3% (Ministerio Público-Fiscalía de la Nación, 2026a).

Con los datos anteriores se demuestra que las extorsiónes dirigida en contra de las empresas del transporte público no constituye únicamente un problema de naturaleza patrimonial, más bien, se trata de una modalidad delictiva capaz de generar violencia contra conductores, cobradores y también pasajeros, en definitiva afecta unidades vehiculares, alterar rutas y horarios, provoca interrupciones o paralizaciones del servicio público, y, en los casos más graves, producir la muerte o lesiones de las víctimas como choferes y publico que usa hace uso del servicio.

El propio Ministerio Público reporta que, durante el primer semestre de 2026, se registraron 11 946 denuncias por el delito específico de extorsión, dentro de un total de 12 634 denuncias por extorsión y chantaje; cinco distritos fiscales Lima Este, La Libertad, Lima Centro, Lima Norte y Lima Sur concentraron el 53,3% del total (Ministerio Público-Fiscalía de la Nación, 2026b).

En ese sentido y analizando las estadísticas nos permiten sostener que existe un gran problema público concreto, actual y verificable que requiere una respuesta estatal integral, dentro de la cual corresponde evaluar la suficiencia y adecuación de la respuesta penal.

III. Objetivos generales y específicos

Objetivo general

Fortalecer la respuesta penal frente a las conductas extorsivas que afectan a personas vinculadas a la prestación del servicio de transporte público, así como aquellas que interrumpen o paralizan dicho servicio.

Objetivos específicos

(i) Incorporar expresamente circunstancias agravantes vinculadas con la extorsión contra el transporte público.

(ii) Diferenciar la respuesta penal atendiendo a la intensidad de la afectación producida.

(iii) Reforzar la protección de conductores, trabajadores, propietarios y demás personas directamente vinculadas con la prestación del servicio.

(iv) Reforzar la protección de los usuarios del transporte público.

(v) Desincentivar el empleo de violencia y amenazas para obtener pagos ilícitos o imponer condiciones a los operadores del servicio.

(vi) Fortalecer la respuesta del Estado frente a organizaciones criminales que utilizan la extorsión como mecanismo de control económico.

IV. Fundamentación de la iniciativa

4.1. Justificación de la intervención legislativa

La legislación penal vigente a la actualidad sanciona a un conjunto de conductas que son extorsivas; sin embargo, esta modalidad delictiva esta evolucionado y evidencia que existen supuestos donde la lesividad va más allá de un simple perjuicio patrimonial individual sino se vuelve colectivo.

La propuesta tiene sustento en la necesidad de delimitar y sancionar de manera diferenciada aquellos supuestos en los que la conducta extorsiva, además de afectar a una víctima determinada, compromete objetivamente la continuidad de un servicio de transporte público, el cual, es utilizado día a día por una cantidad importante de personas. En ese sentido la incorporación de la agravante se justifica, por tanto, por el mayor grado de lesividad del hecho en los supuestos expresamente delimitados por el proyecto de ley.

Nótese que, cuando la extorsión tiene como el objeto o consecuencia la afectación del servicio de transporte público, pueden resultar afectados diversos bienes jurídicos: el patrimonio como la libertad individual, integridad física, vida, seguridad pública, libertad de tránsito y también la continuidad de actividades económicas.

Por lo tanto, desde una perspectiva de política criminal, esta particular modalidad de extorsión justifica que el legislador otorgue una respuesta penal diferenciada cuando la conducta genere una afectación especialmente intensa sobre la prestación del servicio público de pasajeros.

Esta vía legislativa es la idónea para atender este problema, porque el literal d) del inciso 24 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú dispone que nadie será procesado ni condenado por acto u omisión que al tiempo de cometerse no esté previamente calificado en la ley, de manera expresa e inequívoca, como infracción punible; ni sancionado con pena no prevista en la ley. En consecuencia, la incorporación de nuevas circunstancias agravantes y de sus penas solo puede realizarse mediante una ley.

La Constitución Política del Perú dispone que el Estado actúa principalmente, entre otras áreas, en la de los servicios públicos (artículo 58). Por su parte, el Tribunal Constitucional ha reconocido que corresponde al legislador establecer la política criminal y determinar las conductas que merecen un reproche penal, pero que dicha potestad se encuentra sometida a límites constitucionales. En particular, ha señalado que la determinación legislativa de las penas debe obedecer a «una justa y adecuada proporción entre el delito cometido y la pena que se vaya a imponer» (Tribunal Constitucional del Perú, 2003, fundamentos 195-199).

En esa misma línea, el Tribunal Constitucional ha precisado que las finalidades preventivas de la pena, general y especial, gozan de protección constitucional, pero que ninguna de ellas puede justificar que la pena exceda la medida de la culpabilidad del agente (Tribunal Constitucional del Perú, 2005, fundamentos 37-41).

En consecuencia, esta propuesta no pretende establecer una agravación automática de toda conducta relacionada con el transporte público, sino identificar aquellos supuestos en los que la extorsión presenta un mayor grado de lesividad por razón de la víctima, del servicio afectado o de las consecuencias producidas.

4.2. Fundamentos constitucionales

4.2.1. Deber estatal de protección de la persona

La Constitución impone al Estado el deber de proteger a la persona y garantizar condiciones que permitan el ejercicio efectivo de sus derechos fundamentales (artículos 1 y 44 de la Constitución Política del Perú).

La extorsión contra trabajadores y usuarios del transporte público compromete directamente la seguridad personal y puede afectar bienes jurídicos de máxima relevancia constitucional, especialmente cuando se emplean armas de fuego o violencia.

La información del Observatorio de Criminalidad confirma esta dimensión violenta: el 97,7% de los ataques con víctimas registrados entre agosto de 2024 y mayo de 2026 habría sido ejecutado mediante armas de fuego (Ministerio Público-Fiscalía de la Nación, 2026a).

4.2.2. Seguridad ciudadana

La seguridad ciudadana constituye una responsabilidad esencial en todo el Estado Peruano, que tiene entre sus deberes primordiales proteger a la población de las amenazas contra su seguridad (artículo 44 de la Constitución Política del Perú). La extorsión contra el transporte público presenta una dimensión colectiva porque genera temor no solamente en la víctima directa, sino también entre trabajadores, pasajeros y población usuaria del servicio poniendo en riesgo a una gran cantidad de ciudadanos.

El Observatorio de Criminalidad tiene precisamente entre sus funciones generar evidencia sobre la magnitud, características y dinámica de los delitos para contribuir al diseño y evaluación de políticas de prevención y persecución penal (Ministerio Público-Fiscalía de la Nación, 2015).

4.2.3. Libertad de tránsito

la afectación del transporte público puede repercutir directamente sobre el ejercicio efectivo de la libertad de tránsito, reconocida en el inciso 11 del artículo 2 de la

Constitución Política del Perú, especialmente cuando la violencia o amenaza obliga a suspender rutas, reducir frecuencias o paralizar unidades.

Por lo mencionado anteriormente, la protección penal del transporte público no debe entenderse exclusivamente como protección de una actividad empresarial, sino también como protección de las condiciones materiales que permiten a la población desplazarse y desarrollar sus actividades cotidianas como trabajo, estudios, recreación, visitas médicas y demás.

4.2.4. Principio de legalidad y taxatividad

La incorporación expresa de circunstancias agravantes permite delimitar con mayor precisión los supuestos en los cuales la conducta extorsiva recibe un tratamiento penal agravado, en concordancia con el literal d) del inciso 24 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú.

Desde la perspectiva garantista, el poder punitivo del Estado debe encontrarse sometido a límites jurídicos y a garantías que impidan decisiones arbitrarias (Ferrajoli, 2006). Esta consideración resulta especialmente relevante cuando se propone incrementar penas privativas de libertad.

4.3. Fundamentos penales y criminológicos

4.3.1. Principio de lesividad

La propuesta parte de que la respuesta penal debe guardar relación con la entidad de la lesión o puesta en peligro del bien jurídico.

En el caso del transporte público, la extorsión puede producir una afectación plural: al patrimonio de la víctima, a su libertad, a su integridad física y, eventualmente, a la vida; además, puede proyectar sus efectos sobre la continuidad del servicio y sobre un número indeterminado de usuarios.

Desde la teoría del bien jurídico, Roxin sostiene que el Derecho penal debe orientarse a la protección subsidiaria de bienes jurídicos y que la intervención punitiva requiere una justificación vinculada con la relevancia de los intereses afectados (Roxin, 1997).

Por tanto, cuando la conducta extorsiva trasciende el perjuicio individual y compromete la continuidad de un servicio utilizado por la población, existe una razón adicional para considerar su especial gravedad.

4.3.2. Principio de proporcionalidad

La agravación propuesta debe responder a una estructura proporcional: a mayor afectación, mayor intensidad de la respuesta penal.

La progresión punitiva debe entenderse de manera escalonada: la vinculación directa con el transporte público constituye el presupuesto especial de protección; la interrupción o paralización del servicio exige, adicionalmente, un resultado directamente imputable a la conducta extorsiva; y los supuestos de mayor gravedad requieren la concurrencia de las circunstancias cualificadas expresamente previstas. Esta estructura evita que una misma circunstancia sea valorada dos veces: conforme al numeral 2 del artículo 46 del Código Penal, las circunstancias agravantes genéricas solo se aplican siempre que no estén previstas específicamente para sancionar el delito y no sean elementos constitutivos del hecho punible.

El Tribunal Constitucional ha establecido que la proporcionalidad constituye un principio aplicable también a la determinación legislativa de las penas y exige una relación adecuada entre el delito y la sanción (Tribunal Constitucional del Perú, 2003, fundamentos 196-199).

La propuesta busca precisamente establecer distintos niveles de respuesta atendiendo a la intensidad del daño producido: la condición de la víctima o actividad afectada, la interrupción o paralización del servicio y la utilización de medios particularmente peligrosos o la producción de resultados lesivos graves.

4.3.3. Principio de prevención general

La pena cumple también la función preventiva. Roxin sostiene que la prevención general ocupa un papel relevante en la configuración de las conminaciones penales, aunque esta finalidad debe integrarse dentro de un sistema penal limitado por principios jurídicos (Roxin, 1997). En el mismo sentido, el Tribunal Constitucional ha reconocido que la prevención general y la prevención especial gozan de protección constitucional (Tribunal Constitucional del Perú, 2005, fundamento 37).

En ese sentido, la agravación propuesta pretende reforzar el efecto disuasorio frente a organizaciones criminales que utilizan la violencia o amenaza para obtener beneficios económicos mediante la extorsión de trabajadores y empresas vinculadas al transporte.

No obstante, la mayor severidad de la pena no constituye por sí misma una política suficiente contra la extorsión. Debe complementarse con investigación criminal eficaz, protección de víctimas, inteligencia policial, persecución patrimonial de las organizaciones criminales y coordinación entre Policía Nacional, Ministerio Público y Poder Judicial, como las medidas extraordinarias de prevención, respuesta y recuperación previstas en la Ley 32490, Ley que establece medidas extraordinarias contra los delitos de extorsión y sicariato en las empresas de transporte público y transporte de mercancías.

4.3.4. Necesidad de una pena diferenciada

Los datos consignados demuestran que la extorsión contra el transporte público presenta características específicas.

El reporte del Observatorio de Criminalidad sobre los atentados contra el transporte público de Lima Metropolitana y Callao caracteriza los hechos y las víctimas de estos ataques: además del uso predominante de armas de fuego, el 58,4% de los hechos ocurrió de noche y en el 60,3% se empleó una motocicleta como medio de ataque o de huida (Ministerio Público-Fiscalía de la Nación, 2026a).

Entre agosto de 2024 y mayo de 2026 se identificaron 214 atentados con víctimas, con 152 personas fallecidas y 131 lesionadas; solo entre enero y mayo de 2026 se registraron 126 atentados, 87 de ellos con víctimas. El predominio de conductores entre las víctimas demuestra que la violencia se dirige directamente contra quienes hacen posible la prestación del servicio (Ministerio Público-Fiscalía de la Nación, 2026a).

Esta evidencia justifica que la política criminal considere el transporte público como un ámbito de especial vulnerabilidad frente a la extorsión.

4.4. Análisis de la propuesta

La iniciativa establece una respuesta penal progresiva en función del nivel de afectación producido:

a) Primer nivel: incorpora el literal j) en el párrafo 200.6 del artículo 200 del Código Penal, de modo que la extorsión contra el propietario, representante, directivo, conductor, trabajador o usuario directamente vinculado con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros se sancione con pena privativa de libertad no menor de quince ni mayor de veinticinco años e inhabilitación.

b) Segundo nivel: cuando, en ese supuesto, la conducta extorsiva produce el cese, la interrupción o la paralización, total o parcial, del servicio, la pena es no menor de veinticinco ni mayor de treinta y cinco años.

c) Tercer nivel: incorpora el literal f) en el párrafo 200.9, que sanciona con cadena perpetua el empleo de armas de fuego o artefactos explosivos o incendiarios, o la producción de la muerte o lesiones graves a la víctima o a un tercero.

La propuesta se integra con las normas vigentes del Código Penal. El literal g) del párrafo 200.6 ya agrava la extorsión contra quien realiza actividad comercial o empresarial, lo que alcanza a los propietarios de las empresas de transporte, pero no a los conductores, cobradores y usuarios. El párrafo 200.4 sanciona a quien perturba el normal funcionamiento de los servicios públicos con el objeto de obtener de las autoridades un beneficio indebido, y el artículo 283 sanciona el entorpecimiento del funcionamiento del transporte sin finalidad extorsiva; ninguno de ellos cubre la paralización del servicio como resultado de la extorsión contra sus operadores. A su vez, el numeral 5 del artículo 189 ya agrava el robo cometido en cualquier medio de locomoción de transporte público, lo que confirma que el legislador reconoce al transporte público como un ámbito de especial protección.

Asimismo, el artículo 318-B del Código Penal, incorporado por la Ley 32446, sanciona con cadena perpetua a quien, mediante el uso de armas de fuego o artefactos explosivos, realice, entre otras, conductas de extorsión, siempre que se cree zozobra o terror en la población o en una parte de ella. El literal f) propuesto no exige ese elemento, pues se refiere a la extorsión contra el servicio de transporte público; los casos en que concurran ambos tipos penales se resuelven conforme a las reglas generales del concurso de leyes.

V. Antecedentes legislativos, investigaciones y fuentes utilizadas

5.1. Normas vigentes vinculadas

a) Código Penal, Decreto Legislativo 635, artículo 200. Su texto vigente fue dado por la Ley 32183, Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, para incorporar la modalidad de préstamos extorsivos en el tipo penal de extorsión (publicada el 11 de diciembre de 2024). El literal i) del párrafo 200.6 fue incorporado por la Ley 32684, Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, el Código de Ejecución Penal, Decreto Legislativo 654, y el Decreto Legislativo 1688, para fortalecer la lucha contra la criminalidad organizada en establecimientos penitenciarios y centros juveniles (publicada el 2 de julio de 2026). Previamente, el Decreto Legislativo 1611 (publicado el 21 de diciembre de 2023) aprobó medidas especiales para la prevención e investigación del delito de extorsión y modificó este artículo.

b) Código Penal, artículo 200-A (exigencia o requerimiento extorsivo), incorporado por el Decreto Legislativo 1731 (publicado el 12 de febrero de 2026).

c) Código Penal, artículo 318-B, incorporado por la Ley 32446, Ley que modifica el Código Penal, Decreto Legislativo 635, para incorporar el delito de criminalidad sistemática (publicada el 22 de septiembre de 2025).

d) Ley 32490, Ley que establece medidas extraordinarias contra los delitos de extorsión y sicariato en las empresas de transporte público y transporte de mercancías (publicada el 3 de noviembre de 2025), y el Decreto Supremo 009-2026-PCM, que dicta disposiciones complementarias en su marco (publicado el 18 de enero de 2026). Esta ley establece medidas de prevención, respuesta y recuperación, pero no modifica el Código Penal.

e) Decreto Legislativo 1735, Decreto Legislativo que crea el Subsistema Especializado contra la Extorsión y sus Delitos Conexos (publicado el 12 de febrero de 2026), emitido en el marco de la Ley 32527, ley de delegación de facultades en materia de seguridad ciudadana y lucha contra la criminalidad organizada.

f) Ley 30077, Ley contra el Crimen Organizado, que comprende a la extorsión entre los delitos de su ámbito de aplicación (artículo 3).

5.2. Proposiciones legislativas presentadas

Según el portal de proyectos de ley del Congreso de la República (consulta del 14 de octubre de 2026), se identificaron las siguientes iniciativas vinculadas:

Periodo parlamentario 2021-2026

a) Proyectos de Ley 12723/2025-CR y 12893/2025-CR, sobre medidas contra la extorsión y el sicariato en las empresas de transporte público; dieron origen a la Ley 32490.

b) Proyecto de Ley 12755/2025-CR, que propone modificar el artículo 200 del Código Penal para incorporar la extorsión sistemática (en comisión).

c) Proyecto de Ley 09845/2024-CR, sobre la extorsión en paraderos de transporte y espacios públicos (con dictamen).

d) Proyectos de Ley 09405/2024-CR, 09048/2024-CR y 11349/2024-CR, que proponen modificar el artículo 200 del Código Penal o sancionar la extorsión con cadena perpetua (en comisión).

e) Proyecto de Ley 14626/2025-CR, que propone modificar los artículos 108-A y 108-C del Código Penal para proteger la vida de las personas dedicadas al transporte terrestre (en comisión).

Periodo parlamentario 2026-2031 (Cámara de Diputados)

a) Proposición Legislativa 00046-2026-2031-CD, que, entre otros aspectos, propone incorporar un literal f) en el párrafo 200.9 del artículo 200 del Código Penal (en comisión).

b) Proposición Legislativa 00028-2026-2031-CD, que propone modificar el Decreto Legislativo 1731 (en comisión).

c) Proposición Legislativa 00097-2026-2031-CD, que propone modificar el Decreto Legislativo 1735 (en comisión).

d) Proposición Legislativa 00083-2026-2031-CD, que propone fortalecer el congelamiento administrativo de fondos vinculados al delito de extorsión (en comisión).

No se ha identificado una proposición en trámite que incorpore en el artículo 200 del Código Penal agravantes específicas para la extorsión vinculada al servicio de transporte público de pasajeros en los términos de la presente iniciativa. Dado que la Proposición Legislativa 00046-2026-2031-CD también plantea un literal f) en el párrafo 200.9, corresponderá a la comisión dictaminadora compatibilizar la numeración, de ser el caso.

5.3. Investigaciones, estudios y fuentes utilizadas

Ferrajoli, L. (2006). *Derecho y razón: Teoría del garantismo penal* (8.ª ed.). Trotta.

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2025). *Estadísticas de la criminalidad, seguridad ciudadana y violencia. Primer semestre 2025* (Informe Técnico N.º 02, diciembre de 2025). INEI. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/seguridad-i-semestre-2025.pdf

Ministerio Público-Fiscalía de la Nación. (2015). *Dossier informativo del Observatorio de Criminalidad del Ministerio Público*. Observatorio de Criminalidad. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7635081/6473118-dossier-informativo-del-observatorio-de-criminalidad-del-ministerio-publico-2015.pdf

Ministerio Público-Fiscalía de la Nación. (2026a). *Atentados contra el transporte público de Lima Metropolitana y Callao vinculados a presuntos actos de extorsión*. Observatorio de Criminalidad. Cifras difundidas por el Diario Oficial El Peruano el 29 y 30 de junio de 2026: https://elperuano.pe/noticia/299018-mas-de-280-victimas-en-ataques-al-transporte-los-datos-que-alertan-al-ministerio-publico y https://elperuano.pe/noticia/299079-cifras-del-ministerio-publico-reportan-214-atentados-contra-transportistas

Ministerio Público-Fiscalía de la Nación. (2026b). *Denuncias por extorsión y chantaje registradas durante el primer semestre de 2026*. Observatorio de Criminalidad. Cifras difundidas por el Diario Oficial El Peruano el 19 de julio de 2026: https://elperuano.pe/noticia/300635-denuncias-por-extorsion-el-mapa-fiscal-que-concentra-mas-de-la-mitad-de-los-casos

Roxin, C. (1997). *Derecho penal. Parte general. Tomo I: Fundamentos. La estructura de la teoría del delito* (2.ª ed.). Civitas.

Tribunal Constitucional del Perú. (2003). *Sentencia recaída en el Expediente N.º 0010-2002-AI/TC*, 3 de enero de 2003. https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2003/00010-2002-AI.html

Tribunal Constitucional del Perú. (2005). *Sentencia recaída en el Expediente N.º 0019-2005-PI/TC*, 21 de julio de 2005. https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/00019-2005-AI.pdf

Tribunal Constitucional del Perú. (2020). *Sentencia recaída en el Expediente N.º 05436-2014-PHC/TC*, 26 de mayo de 2020. https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2020/05436-2014-HC.pdf

Congreso de la República. (2025). *Resolución Legislativa del Congreso 005-2025-2026-CR, que aprueba el Reglamento de la Cámara de Diputados*. https://www3.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2025/constitucion/files/reglamento-diputados.pdf

Congreso de la República. (2026). *Portal de proyectos de ley*. https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/ (consulta: 14 de octubre de 2026).

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. (2026). *Sistema Peruano de Información Jurídica (SPIJ)*: Constitución Política del Perú; Código Penal, Decreto Legislativo 635; Ley 32490; Ley 32446; Ley 32183; Ley 32684; Decretos Legislativos 1611, 1731 y 1735; Ley 27181. https://spij.minjus.gob.pe (consulta: 14 de octubre de 2026).

VI. Sectores comprendidos

La propuesta comprende al nivel de gobierno nacional y al nivel de gobierno local, a través de las siguientes entidades, en el marco de sus competencias:

a) Poder Judicial: juzgamiento de los casos y aplicación de las penas previstas.
b) Ministerio Público-Fiscalía de la Nación: persecución penal del delito de extorsión y generación de información estadística a través de su Observatorio de Criminalidad.
c) Ministerio del Interior y Policía Nacional del Perú: prevención, investigación y combate de la delincuencia (artículo 166 de la Constitución Política del Perú).
d) Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, a través del Instituto Nacional Penitenciario y de la Defensa Pública: ejecución de las penas y defensa de las personas investigadas.
e) Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) y Autoridad de Transporte

Urbano para Lima y Callao (ATU): entidades a cargo de las medidas de seguridad y continuidad del servicio previstas en la Ley 32490.

f) Municipalidades provinciales: competencias en materia de transporte y tránsito terrestre en su jurisdicción (artículo 17 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre).

La propuesta se articula, además, con el Grupo Interinstitucional contra la Extorsión y el Sicariato (GIES), creado por la Ley 32490, y con el Subsistema Especializado contra la Extorsión y sus Delitos Conexos, creado por el Decreto Legislativo 1735.

VII. Normas que se modifican o derogan

La propuesta modifica el artículo 200 del Código Penal, Decreto Legislativo 635, en los siguientes extremos: (i) el párrafo 200.6, para incorporar el literal j) y un párrafo final referido al cese, la interrupción o la paralización del servicio; y (ii) el párrafo 200.9, para incorporar el literal f). La propuesta no deroga ninguna norma.

Cuadro comparativo

Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 200.- Extorsión	**Artículo 200. Extorsión**
[...]	[...]
200.6. La pena será no menor de quince ni mayor de veinticinco años e inhabilitación conforme a los numerales 4 y 6 del artículo 36, si la violencia o amenaza es cometida: a) A mano armada, o utilizando artefactos explosivos o incendiarios. b) Participando dos o más personas; o, c) Contra el propietario, responsable o contratista de la ejecución de una obra de construcción civil pública o privada, o de cualquier modo, impidiendo, perturbando, atentando o afectando la ejecución de la misma. d) Aprovechando su condición de integrante de un sindicato de construcción civil. e) Simulando ser trabajador de construcción civil. f) Mediante el empleo de imágenes del entorno familiar, empresarial, laboral o social, u objetos perturbadores de peligrosidad, entregados, exhibidos, difundidos directa o indirectamente por cualquier medio a la víctima. g) Contra la persona que realiza cualquier tipo de actividad comercial o empresarial, o en abuso de la condición económica de la víctima. h) Contra instituciones educativas, universidades, complejos habitacionales o condominios. i) Utilizando los servicios autorizados de telefonía de los establecimientos penitenciarios.	200.6. La pena será no menor de quince ni mayor de veinticinco años e inhabilitación conforme a los numerales 4 y 6 del artículo 36, si la violencia o amenaza es cometida: a) A mano armada, o utilizando artefactos explosivos o incendiarios. b) Participando dos o más personas; o, c) Contra el propietario, responsable o contratista de la ejecución de una obra de construcción civil pública o privada, o de cualquier modo, impidiendo, perturbando, atentando o afectando la ejecución de la misma. d) Aprovechando su condición de integrante de un sindicato de construcción civil. e) Simulando ser trabajador de construcción civil. f) Mediante el empleo de imágenes del entorno familiar, empresarial, laboral o social, u objetos perturbadores de peligrosidad, entregados, exhibidos, difundidos directa o indirectamente por cualquier medio a la víctima. g) Contra la persona que realiza cualquier tipo de actividad comercial o empresarial, o en abuso de la condición económica de la víctima. h) Contra instituciones educativas, universidades, complejos habitacionales o condominios. i) Utilizando los servicios autorizados de telefonía de los establecimientos penitenciarios. j) Contra el propietario, representante, directivo, conductor, trabajador o usuario directamente vinculado con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros. La pena es no menor de veinticinco ni mayor de treinta y cinco años cuando, en el supuesto previsto en el literal j), como consecuencia directa e imputable de la conducta extorsiva, se produce el

Texto vigente	Texto propuesto
	cese, la interrupción o la paralización, total o parcial, de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.
[...]	[...]
200.9. La pena será de cadena perpetua cuando: a) El rehén es menor de edad o mayor de setenta años. b) El rehén es persona con discapacidad y el agente se aprovecha de esta circunstancia. c) Si la víctima resulta con lesiones graves o muere durante o como consecuencia de dicho acto. d) El agente se vale de menores de edad. e) La comisión del hecho punible es de carácter transnacional, de acuerdo al numeral 2 del artículo 3 de la Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional - Convención de Palermo.	200.9. La pena será de cadena perpetua cuando: a) El rehén es menor de edad o mayor de setenta años. b) El rehén es persona con discapacidad y el agente se aprovecha de esta circunstancia. c) Si la víctima resulta con lesiones graves o muere durante o como consecuencia de dicho acto. d) El agente se vale de menores de edad. e) La comisión del hecho punible es de carácter transnacional, de acuerdo al numeral 2 del artículo 3 de la Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional - Convención de Palermo. f) En el supuesto previsto en el literal j) del párrafo 200.6, el agente emplea armas de fuego o artefactos explosivos o incendiarios, o, como consecuencia directa e imputable de la conducta extorsiva, se causa la muerte o lesiones graves a la víctima o a un tercero.

Fuente: texto vigente del artículo 200 del Código Penal según el Sistema Peruano de Información Jurídica (SPIJ) del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, consultado el 14 de octubre de 2026. Los párrafos 200.1 a 200.5, 200.7 y 200.8 no se modifican.

VIII. Análisis costo-beneficio

8.1. Actores y grupos de interés

Actores	Beneficios	Costos
Conductores, cobradores, propietarios y demás trabajadores del transporte público de pasajeros	Mayor protección penal frente a la extorsión y efecto disuasivo sobre quienes los atacan.	No se identifican costos directos.
Pasajeros y población usuaria	Protección reforzada de su vida e integridad; menor riesgo de suspensión de rutas y mejor ejercicio de la libertad de tránsito.	No se identifican costos directos.
Empresas de transporte público	Menor riesgo de paralización del servicio y de pérdidas económicas asociadas a la extorsión.	No se identifican costos directos.
Poder Judicial, Ministerio Público y Policía Nacional del Perú	Tipo penal más preciso, que facilita la calificación jurídica de los hechos y la persecución penal.	Posible mayor complejidad probatoria en los supuestos de resultado (cese o paralización del servicio), que se atiende con los recursos institucionales existentes.
Instituto Nacional Penitenciario	No se identifican beneficios directos.	Mayor permanencia en prisión de las personas condenadas, en un sistema penitenciario respecto del cual el Tribunal Constitucional declaró un estado de cosas inconstitucional por hacinamiento

Actores	Beneficios	Costos
		(Tribunal Constitucional del Perú, 2020).
Personas investigadas o procesadas	Mayor certeza sobre la conducta prohibida y su consecuencia jurídica, en garantía del principio de legalidad.	Penas más severas cuando se acredite la conducta agravada.

8.2. Efectos monetarios y no monetarios

Los efectos no monetarios son los principales: la protección de la vida y la integridad de conductores, cobradores y pasajeros, la reducción del temor en la población usuaria y el fortalecimiento de la seguridad jurídica mediante un tipo penal más preciso. Entre los efectos monetarios esperados se encuentran la reducción de las pérdidas que sufren las empresas y los trabajadores por el pago de «cupos», por los días de paralización y por los daños a las unidades vehiculares. No se cuenta con una estimación oficial de estos montos, por lo que no se cuantifican.

8.3. Impacto económico

El transporte público de pasajeros es un servicio del que depende diariamente la población para trabajar, estudiar y acceder a otros servicios. La Ley 32490 reconoce que el transporte público y el transporte de mercancías constituyen un servicio esencial y estratégico para la movilidad social, el empleo y la economía. En ese sentido, la reducción de las paralizaciones vinculadas a la extorsión contribuye a la continuidad de las actividades económicas de la población usuaria.

8.4. Impacto presupuestal

La propuesta no crea ni aumenta el gasto público: no crea entidades, órganos, cargos, plazas ni programas, ni dispone transferencias de recursos. Su aplicación se realiza con cargo a los presupuestos institucionales de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público. Por ello, no contraviene la prohibición establecida en el literal a) del artículo 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

La propuesta no constituye una amnistía ni otorga beneficios a personas determinadas; por tanto, no corresponde consignar el régimen penitenciario de personas beneficiadas (literal b) del artículo 107 del Reglamento).

8.5. Conclusión

Los beneficios de la propuesta —protección de la vida, de la integridad y de la continuidad del servicio de transporte público— superan sus costos, que se concentran en el sistema de justicia penal y en el sistema penitenciario y se atienden dentro de los presupuestos institucionales.

IX. Impacto ambiental

No aplica. La propuesta modifica un tipo penal y no genera efectos sobre el ambiente.