



**Universidad César Vallejo**

**ESCUELA DE POSGRADO  
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA DE DERECHO  
PENAL Y PROCESAL PENAL**

Principio jurídico de mínima intervención en el delito de  
producción de peligro en transporte público, en una fiscalía,  
Chosica – 2024

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:  
Maestra en Derecho Penal y Procesal Penal**

**AUTORA:**

Martinez Choquehuanca, Maritza Diana ([orcid.org/0009-0003-7893-5770](https://orcid.org/0009-0003-7893-5770))

**ASESORES:**

Dr. Castilla Barraza, Jaime Gabriel ([orcid.org/0000-0001-8234-9449](https://orcid.org/0000-0001-8234-9449))

Dr. Menacho Rivera, Alejandro Sabino ([orcid.org/0000-0003-2365-8932](https://orcid.org/0000-0003-2365-8932))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Derecho Penal, Procesal Penal, Sistema de Penas, Causas y Formas del  
Fenómeno Criminal

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Fortalecimiento de la democracia, liderazgo y ciudadanía

**LIMA – PERÚ**

**2024**



**Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, CASTILLA BARRAZA JAIME GABRIEL, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN DERECHO PENAL Y PROCESAL PENAL de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Principio jurídico de mínima intervención en el delito de producción de peligro en transporte público, en una fiscalía, Chosica – 2024", cuyo autor es MARTINEZ CHOQUEHUANCA MARITZA DIANA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 16%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 04 de Agosto del 2024

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
CASTILLA BARRAZA JAIME GABRIEL <b>DNI:</b> 09833853 <b>ORCID:</b> 0000-0001-8234-9449	Firmado electrónicamente por: JCASTILLABA el 04- 08-2024 15:29:14

Código documento Trilce: TRI - 0847363



**ESCUELA DE POSGRADO**

**MAESTRÍA EN DERECHO PENAL Y PROCESAL PENAL**

**Declaratoria de Originalidad del Autor**

Yo, MARTINEZ CHOQUEHUANCA MARITZA DIANA estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN DERECHO PENAL Y PROCESAL PENAL de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Principio jurídico de mínima intervención en el delito de producción de peligro en transporte público, en una fiscalía, Chosica – 2024", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. He mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de la información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

<b>Nombres y Apellidos</b>	<b>Firma</b>
MARITZA DIANA MARTINEZ CHOQUEHUANCA <b>DNI:</b> 41868334 <b>ORCID:</b> 0009-0003-7893-5770	Firmado electrónicamente por: MMARTINEZCH13 el 04-08-2024 22:06:13

Código documento Trilce: TRI - 0847365

### **Dedicatoria**

La presente tesis va dedicado a mi familia que con su paciencia y apoyo incondicional a coadyuvado al reto de culminar la tesis que va a aportar a mi desarrollo profesional y laboral

### **Agradecimiento**

Quisiera expresar mi más profundo agradecimiento a mis queridos hijos y esposo, cuya paciencia y comprensión ha sido esencial para la realización de esta tesis de investigación. Gracias por entender los momentos en los que no pude estar presente y por brindar siempre su apoyo incondicional. Su amor y sacrificio han sido mi mayor fuente de inspiración y motivación. Asimismo, un agradecimiento especial al asesor del curso que con su paciencia y sus conocimientos me orientó en el desarrollo de la tesis.

## Índice de contenidos

Carátula	i
Declaratoria de autenticidad del asesor	ii
Declaratoria de originalidad del autor	iii
Dedicatoria	iv
Agradecimiento	v
Índice de contenidos	vi
Índice de figuras	vii
Resumen	viii
Abstract	ix
I. Introducción	1
II. Metodología	26
III. Resultados	31
IV. Discusiones	51
V. Conclusiones	66
VI. Recomendaciones	67
Referencias	69
Anexos	

**Índice de figuras:**

Figura 1. Red Semántica del Objeto General	32
Figura 2. Red Semántica del primer objetivo específico	37
Figura 3. Red Semántica del segundo objetivo específico	41
Figura 4. Red Semántica del tercer objetivo específico	45
Figura 5. Red Semántica del cuarto objetivo específico	48
Figura 6. Diagrama Sankey del objetivo general	54

## Resumen

Este estudio contribuye al objetivo de desarrollo sostenible de promover la paz, la justicia y la solidez institucional al analizar la mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros en Chosica en 2024. Se utilizó un diseño hermenéutico-fenomenológico, desde un enfoque cualitativo. Para la recopilación de información se entrevistó a 7 expertos en derecho penal (cinco fiscales, un juez y un abogado defensor público) con más de 5 años de experiencia en la jurisdicción de Chosica-Lima Este. La guía de entrevista estuvo conformada por 17 preguntas revisadas por 3 evaluadores, cuyos participantes respondieron desde su experiencia profesional. Los datos se analizaron con redes semánticas en ATLAS.ti, revelando conceptos clave como el principio de mínima intervención, el delito en análisis, subsidiariedad y fragmentariedad. Surgieron también de los resultados de las entrevistas las subcategorías de riesgo y vulnerabilidad, enriqueciendo el análisis. Se concluyó que incluir este delito contraviene el principio de mínima intervención penal, y que, en la fiscalía, este principio se aplica restringidamente mediante el principio de oportunidad. La infracción del delito se asocia a su ineficacia o a un marco normativo deficiente.

**Palabras clave:** Mínima intervención del derecho penal, subsidiariedad, fragmentariedad, riesgo y vulnerabilidad.

## Abstract

This study contributes to the sustainable development goal of promoting peace, justice, and strong institutions by analyzing the minimal intervention of criminal law in the offense of creating danger in passenger transportation services in Chosica in 2024. A hermeneutic-phenomenological design was used from a qualitative approach. For data collection, interviews were conducted with 7 criminal law experts (five prosecutors, one judge, and one public defense attorney) with over 5 years of experience in the jurisdiction of Chosica-Lima East. The interview guide consisted of 17 questions reviewed by 3 evaluators, and the participants responded based on their professional experience. The data were analyzed using semantic networks in ATLAS.ti, revealing key concepts such as the principle of minimal intervention, the offense under analysis, subsidiarity, and fragmentariness. Subcategories of risk and vulnerability also emerged from the interview results, enriching the analysis. It was concluded that including this offense contravenes the principle of minimal criminal intervention and that, in the prosecution, this principle is applied restrictively through the principle of opportunity. The violation of the offense is associated with its inefficacy or a deficient regulatory framework.

**Keywords:** Minimal intervention of criminal law, subsidiarity, fragmentariness, risk, and vulnerability.

## **I. INTRODUCCIÓN**

La realidad problemática, en torno al delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, en un contexto global, puede variar dependiendo de factores como la infraestructura, el mantenimiento, la densidad de la población y sistemas de seguridad implementados.

En la sociedad actual la regulación del transporte público es una problemática de política criminal a nivel mundial, debido a las tasas de accidentes vehiculares que implican el transporte público.

La Organización Mundial de la Salud (2023) revela que 1,19 millones de personas sucumben a accidentes de tráfico cada año, lo que se traduce en muertes que ocurren aproximadamente cada dos minutos, con aproximadamente 3.200 muertes diarias. En consecuencia, los accidentes de tráfico se convierten en una causa predominante de mortalidad a escala mundial.

En una publicación de la Organización Panamericana de la Salud (2021), La OMS lanzó el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para reducir un 50% las muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito para 2030, dado que los siniestros causan 1,3 millones de muertes y 50 millones de traumatismos anuales. Los factores como el exceso de velocidad, la conducción bajo la influencia del alcohol, el no uso de cinturones de seguridad y cascos, son las principales causas. La Asamblea General de la ONU declaró el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, enfocándose en un enfoque integral que haga de la seguridad vial un derecho humano fundamental y promueva un desarrollo sostenible.

En América Latina, una publicación correspondiente a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) 2015, indica que la diversidad de causas de los accidentes de tránsito en la región subraya la necesidad de integrar la seguridad vial en una política de movilidad que aborde la infraestructura, vehículos, conductas, educación, salud y control, considerando la colaboración entre organismos estatales, sociedad civil y sector privado, enfocándose en usuarios específicos.

Además, la Defensoría del Pueblo de Perú (2023) expresó su preocupación por el aumento de los incidentes de tráfico, y reveló que habían pasado de 74 624 casos en 2021 a 83 881 en 2022, acercándose a la cifra registrada en 2019, con 95 800 casos. Se observó que el 52% de los incidentes se denunciaron; La Libertad y Arequipa representaron cada una el 6% de los casos, seguidas de Cusco, con un 4%. Los datos también indicaban un aumento progresivo del número de víctimas por

accidentes de tráfico, pasando de 38 447 lesiones y 2159 muertes en 2020 a 49 519 lesiones y 3032 muertes a finales de 2021. Esta tendencia se mantuvo en 2022, con cifras que alcanzaron las 53.544 lesiones y las 3.312 muertes. La Defensoría del Pueblo atribuyó el 74% de los accidentes a causas como estado de ebriedad del conductor, exceso de velocidad, imprudencia del conductor, imprudencia del pasajero e invasión del carril de los accidentes de tráfico.

Por lo tanto, en un contexto de creciente congestión de tráfico y aumento de los incidentes con vehículos, el 24 de enero de 2020 se tipificó un nuevo delito, según lo estipulado en el artículo 273A del Código Penal. Este delito sanciona la conducta del sujeto que conduce un vehículo de transporte público sin contar con los requisitos de ley para circular, que ponen en riesgo la integridad, vida y seguridad el usuario; además no contar con el SOAT y la Inspección técnico vehicular.

Cabe añadir en este extremo, que según la exposición de motivos del ilícito de producción de peligro en el servicio de transporte público se deriva de un análisis realizado por la Sutran (2020), donde informó que en los últimos 14 años se ha incrementado los accidentes de tránsito y los siniestros que causan una gran cantidad de muertes debido a los limitados recursos que maneja esta entidad en sus labores de fiscalización de sus inspectores, dado también que las sanciones administrativas que imponen, no son lo suficientes, ya que los administrados cambian de rubro o de nombre, dado la cantidad de informalidad que existe en el área de transporte de pasajeros y no se efectivizan las sanciones administrativas. Además, señala que dicha entidad ha detectado que la mayor cantidad de accidentes se atribuye a la excesiva velocidad del conductor, la imprudencia y el estado de ebriedad, aunado que los inspectores de esta dependencia son generalmente agredidos físicamente y ello les hace perder autoridad, por todo lo cual, se justificaría que se emitan sanciones penales, en aras de reducir el nivel de accidentes de tránsito que dejan heridos y fallecidos, siendo que la tendencia de accidentes se mantiene y hasta hay probabilidades de aumento de accidentes hacia el mes de diciembre 2020.

En ese contexto, se incorpora el delito en aras de reducir el nivel de accidentalidad del tráfico vehicular y resguardar bienes jurídicos de integridad física, vida, seguridad y salud del usuario del transporte público, pero la configuración normativa del delito condiciona la consumación de la misma, al momento que el agente activo conduce el vehículo de servicio público con o sin la habilitación de los requisitos para circular, entendiéndose en este caso, sin cumplir con los requisitos

administrativos que están preceptuados en la norma administrativa de tránsito y además que no cuente con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito y la revisión técnica de ley, cuyas omisiones deben poner en peligro, la seguridad, vida, salud e integridad física del pasajero. Al respecto, se aprecia que en el reglamento Nacional de tránsito, preceptúa como infracción administrativa grave, el no contar con el SOAT o no tener la revisión técnico vehicular, los cuales generan sanciones administrativas, imponiendo multas y hasta retención de vehículo, instaurándose un procedimiento administrativo, a partir de lo cual, se denota que existen mecanismos extrapenales que regulan y sancionan las acciones estipuladas en el tipo legal de producción de peligro en el transporte público, situación que evidencia que la acción típica del delito, ya se encuentra regulada en el ámbito del derecho administrativo y de ello, se deduce que la política criminal en cuanto a la criminalización primaria de este delito, no ha tomado en cuenta el principio jurídico de mínima intervención del derecho Penal para tipificar el delito, considerando la existencia de mecanismos extrapenales existentes que ya sancionan estas omisiones normativas. De otro lado, la configuración típica del delito hace alusión que debe haber un peligro concreto de lesión al usuario contra su vida, la integridad y la seguridad, los cuales se configuran con la falta de SOAT e inspección técnico vehicular, pero tales presupuestos normativos no generan un peligro de lesión, en tanto el seguro obligatorio de accidentes de tránsito es un procedimiento que se activa cuando aconteció un accidente vehicular y en esa medida el no tener el seguro obligatorio de accidentes de tránsito no pone en peligro ex ante al usuario del servicio, ni contribuye a evitar los accidentes de tránsito, no obstante está previsto como elemento normativo del delito; asimismo, en relación a la inspección técnico vehicular, si bien hace referencia a las condiciones técnicas de buen funcionamiento del vehículo, lo cual, en cierta medida puede evitar un accidente de tránsito por fallas técnicas, pero dicha protección es relativa, en tanto los accidentes de tránsito tiene otros factores desencadenantes, como velocidad inapropiada, conducción bajo ingesta de alcohol falta de observancia de las reglas técnicas de tránsito, por lo que ese presupuesto normativo no protege en realidad la integridad física, salud y vida del usuario y de ser así, no existe una protección real de los bienes jurídicos señalados en la norma y con ello también se manifiesta una falta de valoración de las autoridades del principio de ultima ratio del derecho penal, porque no se está protegiendo bienes jurídicos esenciales, que es el único modo en que se debe hacer uso del derecho penal.

Específicamente, en Chosica se evidencia en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, que los operadores de justicia en sede fiscal han asumido en gran medida que en estos delitos se debe aplicar el principio de oportunidad en aras de abstenerse del ejercicio de la acción penal, porque no resultaría razonable formalizar y acusar por delitos de esta naturaleza, entendiendo que en el delito, no hay un riesgo de lesión para la integridad física del usuario y que es un delito leve con penas bajas y los supuestos normativos que condicionan su consumación no se condice con la finalidad del tipo legal, aunado que las omisiones normativas relativos al SOAT e inspección técnico vehicular no coadyuva a una real protección de bienes jurídicos de la integridad física, vida y salud del usuario del transporte público.

En lo alusivo al objetivo del desarrollo sostenible, la investigación se corresponde con el objetivo de desarrollo sostenible 16, referido a la promoción de la paz, la justicia e instituciones sólidas, cuyo objetivo está orientado a edificar instituciones eficaces, responsables e inclusivas en todos los niveles y en ese contexto, el tema jurídico de la mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, en el marco del ODS 16, revela la importancia de enfoques preventivos y restaurativos para promover la paz, la justicia y la solidez institucional del Estado Social y Estado de Derecho, por lo que, el estudio del tema jurídico planteado propone explorar cómo se puede equilibrar la seguridad y la justicia en el transporte público que es sustancial mediante una aplicación prudente y limitada del derecho penal, alineada con los principios del ODS 16.

A efecto de la presente investigación, se ha formulado como pregunta de investigación: ¿De qué forma se aplica el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024? Asimismo, como problemas específicos se tiene: (i)¿Cómo se aplica el sub principio de fragmentariedad como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024?; (ii)¿Cómo se aplica el sub principio de subsidiariedad del derecho penal como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024?; (iii)¿cómo se aplica el riesgo

como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024?; y, (iv) ¿cómo se aplica la vulnerabilidad como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024?.

En este extremo, se debe poner en consideración que los dos últimos problemas específicos, fueron incluidos luego de los resultados de las entrevistas realizados a los participantes. En ese sentido, se les incorporó a efectos de coadyuvar en el análisis del objetivo general y del tema de investigación, una vez que emergieron en la investigación.

El estudio se justifica teóricamente para examinar el concepto de intervención mínima en el derecho penal, conocido como *ultima ratio*, esencial en un Estado Democrático regido por el Estado de Derecho. El desarrollo de la investigación se basa en teorías, conceptos y principios jurídicos fundamentales y esenciales de alta confiabilidad jurídica para ser analizados por los lectores en general en el proceso de aplicación efectiva del derecho penal, en ese sentido, con la investigación se propone analizar cómo se aplica este principio en la regulación y sanción de los delitos de producción de peligro en el transporte público y en esa medida contribuirá al debate académico y práctico sobre la aplicación del derecho penal en el contexto del transporte público, ofreciendo recomendaciones para mejorar la seguridad jurídica.

En relación con la justificación metodológica, la investigación ha efectuado un análisis cualitativo de aplicación básica con un diseño fenomenológico, usando métodos científicos, en ese entendido, la presente investigación seleccionó el diseño fenomenológico que nos permite explorar y comprender el tema desde la experiencia laboral y percepción de los participantes en su calidad de operadores de justicia en relación con el delito de producción de peligro en el transporte público y su aplicación en el principio de mínima intervención del derecho penal.

Asimismo, la investigación se justifica a nivel social porque pretende mejorar un problema que incide básicamente en la aplicación de principios jurídicos importantes en la tipificación, regulación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público y en ese contexto se propone aportar más conocimientos a la comunidad jurídica y lectores en torno a la importancia y relevancia

que implica tener presente los derechos y principios fundamentales del derecho penal para la regulación y aplicación del delito, materia de análisis.

En ese sentido se ha formulado como objetivo general: Analizar de qué forma se aplica el principio jurídico de mínima intervención en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024. Asimismo se ha previsto como objetivos específicos: (i) Analizar al sub principio de fragmentariedad como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024; (ii) Analizar al sub principio de subsidiariedad del derecho penal como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024; (iii) Analizar al riesgo como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024; y, (iv) Analizar la vulnerabilidad como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024.

En este extremo, se debe referir que los dos últimos objetivos son emergentes, producto de los resultados de las entrevistas realizados a los participantes. En ese sentido, se incorporó a estos dos últimos objetivos a efectos de coadyuvar en el análisis del objetivo general y del tema de investigación.

En lo concerniente a antecedentes, en el ámbito internacional, Milošević, y Banović, (2021), en Europa, realizaron una investigación cuyo objetivo fue analizar la descripción típica del ilícito penal consistente en la puesta de peligro en el transporte público en aras de plantear cambios normativos para obtener una distinción entre conductas delictivas y delitos menores. Su metodología se basó en análisis de los elementos subjetivos y objetivos del delito, incluyendo las condiciones objetivas de imputación criminal. Obtuvo como resultado que identificó las inconsistencias en las prácticas judiciales relacionadas con los delitos de tráfico y concluye que es imprescindible identificar una diferencia más pragmática sobre los delitos de transporte público y delitos menores referidos a las infracciones de tráfico.

Shramko (2022), escribió un artículo cuyo objetivo consistió en analizar la aplicación de la política estatal de Ucrania para reducir la gravedad de los efectos de los accidentes de tráfico, evaluando la eficacia de los cambios legislativos para

reforzar la responsabilidad por conducir en estado de ebriedad y propone mejoras para una implementación más eficaz de las políticas. Su metodología implica el análisis de los programas, planes y documentos estratégicos estatales relacionados con la seguridad vial en Ucrania y analiza los costos de cada elemento y evaluación económica de los datos sobre los accidentes de tráfico. Su resultado señala que la política estatal de seguridad vial tiene suficiente consolidación legal, pero carece de datos estadísticos sobre la eficacia de las medidas, el análisis de costos, la evaluación crítica y económica de los impactos de los accidentes de tráfico. Su conclusión indica que la política estatal en materia de seguridad vial está bien definida, pero falta una evaluación crítica y un análisis de costos, por lo que, indica que se puede mejorar la recopilación de datos, evaluar la eficacia de las medidas y realizar evaluaciones económicas de los impactos de los accidentes de tráfico para una implementación más eficaz de las políticas.

Pustova (2022), en Europa, la investigación tuvo como objetivo investigar la despenalización de los delitos en el marco de la política penal. La metodología utilizada abarcó métodos de investigación científica junto con un enfoque comparativo estructurado y racional. Se llevó a cabo un examen exhaustivo de la legislación y los principios doctrinales relacionados con la política penal y la despenalización de los delitos. Además, se llevó a cabo un estudio de los factores socioeconómicos, criminológicos, legales y sociopsicológicos que podrían influir en el proceso de despenalización. Los resultados de la investigación destacaron varios factores y circunstancias que podrían resultar en la despenalización de los actos delictivos. Se subrayó que la despenalización podía lograrse mediante la disminución del peligro público que entrañaba el acto, su posible reconocimiento como legal, la reducción parcial del peligro público que permitiera la exención de responsabilidad penal y la utilización de medidas procedentes de ámbitos jurídicos alternativos, o la ausencia total de peligro público debido a errores en la penalización. Además, se observó que las condiciones para la despenalización dependen del contexto social. La conclusión incide en que la despenalización de los delitos penales representa una herramienta crucial dentro de la política penal que los legisladores deben emplear, haciendo hincapié en la importancia de tener en cuenta los factores socioeconómicos, criminológicos, legales y sociopsicológicos al evaluar la idoneidad de despenalizar la conducta. Además, se hizo hincapié en que la despenalización no debe considerarse

de forma aislada, sino más bien como un componente integral de una estrategia holística destinada a mejorar la eficiencia y la equidad del sistema de justicia penal.

Lébedev, (2022) realiza el estudio en Rusia, que tuvo como objetivo regular las relaciones económicas, restablecer la justicia social y mejorar la confianza de la sociedad en el Estado. Se centra en reducir el número de accidentes de tráfico, muertes y lesiones, así como en minimizar las pérdidas económicas causadas por estos incidentes, que pueden representar aproximadamente el 2% del PIB del país. Su metodología implica el desarrollo de legislación penal y el estudio de varios documentos normativos, incluida la Estrategia de seguridad vial de la Federación de Rusia para 2018-2024, cuyo objetivo es mejorar la seguridad vial y esforzarse por lograr que no haya muertes en accidentes de tráfico de aquí a 2030. Su resultado, en materia de seguridad vial ha demostrado su eficacia a la hora de reducir el número de accidentes de tráfico, muertes y lesiones, así como a la hora de reducir la carga económica que estos incidentes suponen para el país. Concluye que la política penal actual en el campo de la seguridad vial desempeña un papel crucial a la hora de mejorar la seguridad vial, reducir los accidentes y mejorar la confianza general de la sociedad en el Estado.

Popovych et al., (2022) realizaron una investigación cuyo objetivo fue evaluar el nivel de seguridad en las carreteras de importancia nacional en Ucrania, evaluando el cumplimiento de la red de carreteras o de los tramos individuales de la carretera con las condiciones del tráfico para planificar y priorizar las medidas de seguridad vial de manera efectiva. Su metodología de investigación es el procesamiento de datos estadísticos para analizar las carreteras en función de los niveles de seguridad. Establece una clasificación de las carreteras de acuerdo con los niveles de seguridad para determinar la prioridad de las inspecciones de seguridad vial en situaciones de financiación limitada. Su resultado establece una clasificación de las autopistas basada en el coeficiente promedio ponderado de la tasa de accidentes y la gravedad de las consecuencias, lo que permite una evaluación global de los niveles de seguridad vial. Esta evaluación ayuda a identificar los tramos de carretera más peligrosos y facilita el desarrollo y la aplicación de medidas para mejorar la seguridad vial. Concluye que la evaluación de los niveles de seguridad vial mediante el sistema de clasificación establecido permite evaluar la seguridad en toda la red de carreteras de Ucrania. Esta evaluación ayuda a priorizar las medidas de seguridad y a mejorar de manera efectiva la Seguridad en el tráfico en zonas de alto riesgo.

Rodríguez (2023) realizó una tesis doctoral en España, que tuvo como objetivo abordar las deficiencias en la implementación de las normas de seguridad del tránsito vehicular en los países de América Latina y el Caribe, abordando las soluciones desde el punto de vista legal y técnico para mejorar la eficacia de estas normas. La metodología empleada implicó un examen exhaustivo de la normativa vigente en la región, centrándose en la legislación relativa a los fallecimientos y lesiones causadas por el uso de vehículos, los protocolos de análisis de alcohol y/o drogas y la organización de la aplicación de la ley en cuestiones relacionadas con el tráfico. El resultado de este estudio es la recomendación de elaborar una norma unificada que abarque los elementos penales y procesales relacionados con la seguridad vial, que integre directrices que identifiquen las acciones que ponen en riesgo la vida o el bienestar físico de las personas y que tenga como objetivo eliminar las conductas de riesgo relacionadas con la conducción de vehículos, según con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud. Concluye con una solución técnica para realizar pruebas de identificación del consumo de alcohol o drogas en situaciones en las que pueda faltar el equipo adecuado y propone la aplicación eficiente de las normas de seguridad vial con la eliminación de las barreras que dificultan su aplicación. Esta investigación académica contribuye a mejorar la seguridad vial en la región, centrándose en proteger a las personas durante sus viajes.

En cuanto a los antecedentes regionales, Ortega (2018) realizó un estudio con el objetivo de examinar la influencia de la expansión de la fabricación de vehículos en la seguridad vial en Colombia. Su metodología incluyó una combinación de revisión de la literatura, entrevistas con expertos y análisis de los datos sobre accidentes de tráfico en el país. El resultado es establecer la correlación entre el aumento de la fabricación de automóviles y las tasas de accidentes, al tiempo que se identifican los factores que contribuyen a las colisiones en las carreteras. El objetivo final es mejorar la seguridad en las carreteras colombianas, haciendo hincapié en la necesidad de un enfoque holístico que abarque la educación, la prevención, el monitoreo y la aplicación. El estudio concluye que las estrategias eficaces para reducir los accidentes vehiculares en el país requieren la colaboración entre el gobierno, el sector automotriz y la sociedad civil.

Rivera et al. (2022), en México, realizaron un estudio cuyo objetivo es identificar y analizar las problemáticas del transporte en la ciudad de Saltillo, Coahuila en aras

de proponer soluciones integrales que mejoren la prestación del servicio. Su metodología de Investigación se basa en un modelo teórico de un sistema de transporte ideal. Se plantea un enfoque de estudio que busca comprender las características y requerimientos necesarios para un buen funcionamiento del sistema de transporte público, así como identificar las causas subyacentes de las deficiencias observadas en la ciudad. Su resultado es una identificación de problemas que inciden en el transporte público en Saltillo, como la falta de unidades adecuadas, de capacitación de operadores, así como el estado inadecuado de las unidades y la inconsistencia en los horarios de servicio. La conclusión reconoce que no existe una única causa para las deficiencias observadas, por lo que se propone utilizar un modelo teórico de transporte ideal como guía para identificar y abordar las múltiples facetas del problema.

Maza y Valdiviezo (2023) realizaron un artículo en Ecuador, cuyo objetivo fue analizar la intervención penal mínima y el impacto que recae en el proceso penal relacionado con el poder punitivo del delito. Su metodología empleada consistió en un análisis bibliográfico-documental y descriptivo, con un diseño no experimental y con el método analítico-argumentativo e inductivo-deductivo. El resultado indica que el delito debe basarse en un conjunto de requisitos y justificaciones como una intervención penal mínima que limite el poder punitivo del Estado. Tiene como conclusión, que la intervención penal mínima es crucial para la autoridad punitiva del Estado y sirve como respuesta oportuna para prevenir el abuso del poder punitivo contra las personas.

Del Pozo (2021), en Ecuador, realizó un artículo cuyo objeto de estudio es el principio de mínima intervención del Derecho Penal, que establece que este sistema legal solo debe intervenir cuando otros sectores del ordenamiento jurídico han fracasado, además se centra en la aplicación de este principio en los procesos judiciales y las consecuencias negativas que surgen cuando no se respeta esta premisa, tanto por parte de los operadores de justicia como de quienes tienen la autoridad para ejercer este principio constitucional del Estado Ecuatoriano. Su metodología es histórico-lógico para definir los conceptos y variables fundamentales relacionados con el principio de mínima intervención. Además, se aplicó un análisis jurídico-comparado para examinar disposiciones legales ecuatorianas, extranjeras e internacionales relacionadas con este principio. Se empleó la entrevista como técnica de investigación científica para recopilar información y opiniones relevantes de

expertos en el tema. El resultado señala que el principio de mínima intervención es aplicable a delitos con penas de hasta diez años, excepto en casos específicos como secuestro, delitos contra la integridad sexual y reproductiva, y delitos de violencia sexual contra mujeres o miembros de la familia. Además, se destacó la importancia de una interpretación adecuada y efectiva de este principio para evitar que el Estado incurra en gastos innecesarios y para proteger los derechos individuales frente al poder represivo del Estado. Concluye que el principio de mínima intervención del Derecho Penal es un medio de defensa crucial ante el poder represivo del Estado ecuatoriano. Se enfatizó la importancia de activar el poder punitivo del Estado y se resalta la necesidad de una aplicación adecuada de este principio para garantizar la eficacia y la justicia en el sistema legal, protegiendo los derechos individuales y minimizando los costos estatales.

En el caso de los antecedentes académicos nacionales, Aponte & Abraham (2021) realizaron una investigación con el objetivo de examinar los paradigmas legales del positivismo y la posmodernidad en las sentencias emitidas por los magistrados en relación con el principio de mínima intervención. El enfoque adoptado en este estudio giró en torno a un método sistemático cualitativo destinado a lograr una comprensión profunda del fenómeno social y legal. Esto implicó utilizar marcos teóricos de los ámbitos filosófico y legal, junto con un examen exhaustivo de la jurisprudencia y los acuerdos plenarios. El resultado de esta investigación llevó a un análisis interdisciplinario, multisectorial y sistemático de los límites del derecho penal. Reveló que la aplicación del derecho penal estaba influenciada por factores como la normativa, la política, la moralidad y la ética, entre otros (posmodernismo). En última instancia, la investigación sostiene que los paradigmas legales del positivismo y la posmodernidad afectan la determinación de los magistrados respecto al principio de intervención mínima en el derecho penal. Esto subraya que la práctica del derecho penal es el resultado de una combinación de consideraciones regulatorias, políticas, morales y éticas.

Janampa (2023), en Perú, elaboró una tesis de maestría con el objetivo de evaluar la eficacia de la aplicación del delito de producción de peligro en el transporte público de pasajeros. La metodología utilizada fue de enfoque cualitativo, incluyendo entrevistas a Fiscales Penales y personal administrativo, además de la revisión de tesis, artículos jurídicos, normativa y publicaciones. Los resultados indicaron que la

reincorporación del tipo legal previsto en el artículo 273-A del Código Penal se debió a un aumento de accidentes de tránsito. La aplicación de esta norma busca concientizar a los imputados del delito mencionado, pero solo una minoría está familiarizada con la norma, mientras que la mayoría considera que la normativa es imprecisa y ya está abordada en el ámbito administrativo.

Ysique (2023) realizó una tesis con el objetivo general de evaluar el impacto de la aplicación del principio de intervención penal mínima en la tramitación de los casos de delitos contra la propiedad industrial, en particular los relacionados con el uso indebido de marcas en el Distrito Fiscal Centro de Lima entre 2020 y 2022. El estudio empleó un diseño metodológico no experimental, específicamente un enfoque descriptivo transaccional o transversal, y la recopilación de datos se basó en las denuncias presentadas ante el Ministerio Público en relación con el uso indebido de marcas. El análisis reveló que el 70% de estas denuncias no justificaban un procesamiento penal debido a la insignificancia del material implicado, lo que tenía un impacto mínimo en el activo legalmente protegido. La carga del enjuiciamiento penal pesaba más que el daño infligido a la víctima. En última instancia, la investigación indica que la aplicación del principio de intervención penal mínima ha provocado una reducción notable del enjuiciamiento de los casos de uso indebido de marcas, lo que pone de relieve la ausencia de evaluaciones económicas sobre el aspecto material del delito en la legislación vigente como factor que contribuye a la decisión de no presentar cargos penales. En consecuencia, procesar estos delitos podría resultar más costoso para el sistema judicial que el daño sufrido por la víctima, lo que subraya la importancia de cumplir con dicho principio para evitar la sobrecarga del sistema judicial.

Minaya (2022) realizó una tesis que se centró en examinar las investigaciones en torno a la naturaleza ultima ratio del derecho penal, particularmente en el marco de las tendencias político-penales contemporáneas evidentes en las leyes penales, con un énfasis específico en la salvaguardia de los intereses legales. La metodología utilizada abarcó una investigación doctrinal, un examen teórico y conceptual basado en la interpretación y la aplicación legales, empleando un método no experimental y poseyendo una perspectiva integral, lo que permitió explorar diversas fuentes y puntos de vista relacionados con el tema. Se empleó una metodología interpretativa para explorar las conexiones causales y las dinámicas fundamentales que influyen en el fenómeno analizado. Las conclusiones demuestran la participación continua del

órgano legislativo responsable de las leyes penales, especialmente en las disposiciones específicas del Código Penal, en las que se observó la introducción de nuevas categorías de delitos o la amplificación de la gravedad de las existentes, lo que indica una tendencia en el derecho penal contemporáneo a justificar la sentencia sobre la base de la protección de los intereses legales en lugar de considerarla una restricción a dicha protección. Remarca que un verdadero límite vinculante para el legislador y los poderes públicos es aquel que garantiza que la intervención punitiva sea constitucionalmente válida y respete los principios y libertades fundamentales y como fundamento de un modelo para evitar la arbitrariedad, ya que subraya la importancia de evaluar si la intervención penal es realmente justificada en contextos donde existen alternativas para abordar las conductas merecedoras de prohibición.

Quispe (2020), en Lima, realizó una tesis que tuvo como objetivo evaluar la problemática entre la aplicación del principio de ultima ratio del derecho penal en los ilícitos penales de falsa declaración en procedimiento administrativo. Su metodología empleada fue de enfoque cualitativo no experimental, haciendo uso de entrevistas a los operadores de justicia y análisis de dogmática, jurisprudencia relacionada con la litigiosidad del procedimiento que configura el tipo penal bajo estudio. Su resultado refiere que los hallazgos de su estudio denotan que los funcionarios de justicia no están aplicando de manera efectiva el principio de mínima intervención del Derecho Penal en la investigación de casos de falsa declaración en procedimientos administrativos. Se concluye que es necesario emitir un acuerdo plenario para establecer directrices que aseguren la certeza jurídica, es decir resalta la urgencia de revisar y mejorar la aplicación de dicho principio en la fase inicial de la investigación de este delito administrativo, y subraya la importancia de considerar el control de veracidad administrativo como una medida preventiva. En ese entender, se enfatiza que la emisión de un acuerdo plenario es esencial para establecer criterios claros sobre la litigiosidad del proceso, lo que garantizaría la seguridad jurídica en la presentación de pruebas.

Valdez (2020), suscribió un artículo cuyo objetivo fue analizar el delito de producción de peligro en el transporte público establecido en el artículo 273-A, cuya finalidad es proteger la seguridad pública en el transporte terrestre y evitar riesgos que amenacen la vida, integridad, y salud de las personas. Su metodología consistió mediante una revisión de la legislación y jurisprudencia relacionada con el delito de peligro, examinando el papel del conductor y la empresa de transporte como sujetos

activos, el impacto de normativas como el SOAT, las inspecciones vehiculares, y los protocolos sanitarios durante la pandemia de COVID-19. Su resultado indica que el delito se configura cuando la violación de normativas crea un riesgo concreto para la seguridad pública, pero no contar solo con el SOAT no es suficiente para constituir un peligro; en cambio, la falta de inspección vehicular podría representar un riesgo, dependiendo del estado del vehículo. Concluyendo que el delito necesita para su configuración un incumplimiento normativo que genere un riesgo real para la seguridad pública. La falta de requisitos legales específicos, como la inspección vehicular, puede representar tal riesgo, pero no sería lo mismo en el caso del SOAT.

Cabrera (2020), en Lima, publicó un artículo cuyo objetivo consiste en analizar la efectividad de la legislación penal en la prevención de accidentes en el transporte público, específicamente en relación con el transporte de sustancias peligrosas como el gas GLP. La metodología aplicada fue la recopilación y análisis de datos estadísticos sobre accidentes de tráfico y lesiones, así como en la revisión de la legislación penal y las medidas de prevención implementadas. Los resultados muestran que, a pesar de la inclusión de disposiciones legales más estrictas, como el artículo 273-A en el Código Penal, que penaliza la producción de peligro en el transporte público, los niveles de accidentes de tráfico y lesiones siguen siendo altos. Se observa que la percepción del castigo no es suficiente para disuadir a los transportistas de cometer actos ilegales, ya que persisten en sus acciones debido a la falta de aplicación efectiva de la ley por parte de las autoridades competentes. Su conclusión revela que la legislación penal por sí sola no es efectiva para prevenir accidentes en el transporte público, especialmente en casos relacionados con el transporte de sustancias peligrosas y lo que se requiere es una supervisión y regulación estricta por parte de las autoridades competentes, para mejorar la seguridad vial y reducir los riesgos asociados con estas operaciones comerciales. Refiere finalmente que la aplicación de la ley por parte de los operadores exige la integración de varios criterios basados en el concepto de imputación objetiva, no obstante que resalta deficiencias en la redacción legislativa.

En lo alusivo a los referentes teóricos, Muñoz (1985) señala que el derecho penal se compone de un conjunto de normas que regulan conductas consideradas como delictivas, con la consiguiente imposición de sanciones o medidas de seguridad. El

fundamento del derecho penal radica en las funciones que la pena cumple, y en este sentido, se han desarrollado diversas teorías al respecto. Una de ellas es la función retributiva de la pena, que sostiene que la sanción impuesta no debe exceder la gravedad del delito cometido. También se menciona la función preventiva de la pena, que se basa en la necesidad de preservar el orden social mediante la prevención de futuros delitos.

Se subclasifica en prevención general en la que se propugna una función amenazadora a la sociedad frente a conductas delictivas, esto es funciona como una especie de coacción psicológica donde la sanción penal está orientado a servir de ejemplo hacia otros ciudadanos si cometen un determinado hecho, a esto se agrega que ante la comisión del delitos graves, las sanciones son menos graves y ante conductas o delitos menos leves la sanción sería de una naturaleza de mayor gravedad con la finalidad de disuadir a los ciudadanos que sigan incurriendo en delito de dicha gravedad, hechos que en definitiva pareciera que no hay límites al ius puniendi y eso es la crítica esencial de esta teoría. Prevención especial, que esta teoría persigue disuadir la comisión de delitos de la persona que delinquirió y ya no está dirigido a la colectividad.

En esa línea, Puig (2003), señala citando a Von Liszt, señala que la función principal de la pena y del derecho penal consistía en proteger bienes jurídicos mediante la imposición de sanciones en la personalidad del delincuente, con el único propósito de prevenir la comisión de delitos en el futuro.

Sobre el particular, es de mérito sostener que la idea de retribución, prevención o no del derecho penal, dependerá mucho del tipo de régimen político que se encuentre vigente en un determinado momento, por ejemplo, en un Estado autocrático siempre será enlazado con la idea retributiva de la pena, más cuando su concepción está bastante vinculado con la religión y alguna vulneración a sus ideas de orden religioso, cultural, implica un castigo, en tanto en un régimen totalitario, el concepto preventivo de la pena se impondrá en alguna medida, esto es, el derecho penal será entendido como una forma de sostener y mantener un régimen, basado en una función preventiva penal, pero sin parámetros definidos. En cambio en un estado del derecho y democrático, como lo es el sistema jurídico Peruano, el uso de derecho penal o la pena siempre se realizará con límites y deberán ser justificados en aras de proteger al ciudadano, en este sistema jurídico lo que se pregone es que la pena o el uso del derecho penal siempre implica una grave transgresión de derechos esenciales de la

persona, incluso del delincuente, por lo que, el deber de castigar siempre será en cuanto exista la necesidad para proteger al ciudadano y también se tendrá una concepción de la pena para prevenir delitos, pero esta será de carácter limitada, ya que debe someterse a los derechos de los acusados (Puig, 2003).

De otro lado, en relación con la función del derecho Penal, Muñoz (1985), argumenta que el control social es esencial para la vida en sociedad porque asegura que se cumplan las expectativas de comportamiento y los intereses establecidos en las normas que rigen la convivencia. Este control social se asegura reafirmando y estabilizando estas normas, y en caso de que sean frustradas o incumplidas, se impone una sanción correspondiente siguiendo un procedimiento específico.

Por su lado, Villavicencio (2017), hace mención que el control social es el conjunto de herramientas que la sociedad utiliza para garantizar que sus miembros se adhieran a las normas y principios, lo que contribuye a la estabilidad y continuidad de la sociedad. Este control social se divide en dos formas: el control social informal, que incluye instituciones como la familia, la educación y la religión, entre otras; y el control social formal, que se refiere al sistema legal, específicamente al derecho penal.

Peña (2007), indica que el control social formal, como el derecho penal, implica la interacción de diversas áreas del sistema legal para regular la conducta en función del grado de daño causado al bien jurídico protegido. En un Estado democrático de derecho, cualquier sanción establecida debe ser proporcional al daño causado al interés en cuestión. El derecho penal se destaca como uno de los controles sociales formales más importantes, dado su impacto en los derechos esenciales de los ciudadanos. En este sentido, el poder represivo del Estado alcanza su máxima expresión a través del derecho punitivo, el cual implica sanciones severas. Sin embargo, estas sanciones deben siempre ajustarse a los principios que limitan su aplicación en un Estado democrático y social de derecho.

Estando a lo expuesto, el origen del control social formal, representado en una parte por el Derecho Penal, debe ser siempre previsto por los legisladores al momento de criminalizar conductas, dado que todo Estado de Derecho Democrático debe estar sujeto principios fundamentales de legitimación para el ejercicio de su poder punitivo, lo que implica que sólo se debe criminalizar conductas a las cuales la regulación por otros mecanismos diferentes al derecho penal ya han fracasado y cuando los otros mecanismos usados resulten insuficientes.

Así también, en torno a la criminalización, Peña (2007) refiere que existe la criminalización primaria entendida como la facultad del legislador de definir en abstracto una conducta prohibida y prever una sanción penal con la finalidad de prevenir delitos. En tanto, la criminalización secundaria es la concreción del Sistema Penal, que se instituye como la forma en que se aplica la norma impuesta por el legislador a un caso concreto y la realiza las agencias estatales como jueces, fiscales, agentes penitenciarios y policías.

En torno a ello, también es de mérito traer a colación, a la política criminal, sobre eso, Zaffaroni et al (2002), refieren sobre el término política criminal que proviene del siglo XVIII en varios contextos; con el tiempo, su significado semántico se ha ido agotando. Prevalece la idea de que sirve para delinear la manera en que las leyes y los principios legales deben estructurarse para ofrecer una mayor protección a la sociedad. La perspectiva positivista lo consideraba un conjunto de conocimientos beneficiosos para los legisladores, ya que les permitía adaptar los principios de la sociología penal a las necesidades preventivas y punitivas del ciudadano. Por el contrario, en un contexto del derecho penal liberal, que postula que la legislación penal debe derivarse de la racionalidad. En la actualidad, está ampliamente reconocido como un conjunto de conocimientos crucial no solo para los legisladores sino también para los profesionales del derecho y los jueces.

Por su lado, Peña (2007) señala que la Política criminal es la forma en que el Estado pone en práctica la forma en que va prevenir delitos y proteger bienes jurídicos dentro de una determinada sociedad, en esa medida indica que se constituye como un límite del *ius puniendi* en un Estado Social de Derecho, su labor es luchar contra la criminalidad, pero no puede ser a cualquier precio, sino debe estar condicionada a la plena observancia de otros principios que en buena cuenta legitiman la intervención del derecho penal, en aras de proteger los principios fundamentales, legalidad entre otros, caso contrario se configura una política criminal autoritaria.

Teniendo presente lo aludido, los autores, Luke & Alceste (2020), manifiestan que la doctrina de la intervención mínima en el campo del derecho penal destaca la importancia de que los sistemas legales minimicen su participación en los asuntos y libertades de las personas e intervengan solo en la medida necesaria para mantener el orden público y salvaguardar los derechos individuales. Este principio tiene por objeto restringir la intrusión gubernamental, garantizando que las sanciones impuestas por delitos penales sean adecuadas, teniendo en cuenta la naturaleza del

delito y el alcance del daño causado. Propone que el derecho penal sea una medida de último recurso, y que inicialmente se estudien enfoques no penales alternativos para abordar los problemas sociales.

Siguiendo esa idea, Muñoz y García (2010) indican que el poder punitivo del Estado debe seguir el principio de intervención mínima en el derecho penal y debe reservarse para las violaciones más serias de los bienes jurídicos fundamentales, dejando las infracciones menores a otras áreas del derecho.

Villavicencio (2017) señala que la evidencia sugiere que el concepto de intervención mínima, también conocido como principio de necesidad, dicta que los organismos gubernamentales deben hacer cumplir las leyes penales únicamente en situaciones en las que exista el requisito de una armonía social estricta, demostrada por la salvaguardia de los intereses legítimos. Por lo tanto, la legislación penal debe limitarse a los casos de gravedad, en los que su participación es crucial para abordar los conflictos sociales que no pueden abordarse adecuadamente con métodos alternativos y menos dañinos de regulación social.

Asimismo, Cavero (2019), sostiene que el concepto de mínima intervención en el ámbito del derecho penal exige su participación en los casos en que los conflictos sociales persisten a pesar de los esfuerzos por resolverlos por medios no penales de menor intensidad. En ese entendido, la responsabilidad del Estado va más allá de la mera salvaguardia de la sociedad mediante la tipificación de delitos penales, e incluye evitar la criminalización innecesaria de las conductas. Este aspecto también debe guiar las decisiones judiciales para limitar la aplicación de una legislación penal específica aprobada por la legislatura. El concepto de intervención mínima en el derecho penal se basa en los principios de subsidiariedad y fragmentariedad.

Así entonces, Villavicencio (2006) refiere que la subsidiariedad debe considerarse un criterio aplicable al derecho penal solo después de que todos los mecanismos sociales alternativos hayan demostrado ser ineficaces, lo que subraya su condición de medida de último recurso. Esto se debe a la severidad de las sanciones previstas, por lo que es necesario explorar formas alternativas de regulación social para hacer frente a las infracciones leves de los intereses legales.

Cavero (2019) manifiesta sobre la subsidiariedad que se caracteriza por dos facetas, una de ellas cualitativa, en la que solo los principios jurídicos fundamentales pueden justificar la utilización del derecho penal. Esencialmente, las acciones que no repercutan en elementos cruciales del marco social no deberían tener repercusiones

penales, independientemente de su prevalencia y resistencia a los métodos de control alternativos. Además, desde un punto de vista cuantitativo, el principio afirma que el derecho penal es inapropiado cuando los métodos no delictivos bastan para gestionar las conductas problemáticas. Por lo tanto, si las medidas no penales resultan eficaces para regular las conductas perjudiciales para la sociedad, la imposición de sanciones penales se considera innecesaria, ya que estos mecanismos cumplen la función preventiva o correctiva tradicionalmente asociada al derecho penal.

Muñoz (2010), sostiene que el derecho penal tiene un carácter subsidiario, dado que la afirmación postula que el derecho penal desempeña una función protectora en la salvaguardia de los intereses legales y está llamado a intervenir únicamente cuando las salvaguardias legales alternativas resulten inadecuadas para proteger otros ámbitos legales.

En este marco, la subsidiariedad del derecho penal se perfila como la norma que dicta que las medidas punitivas y/o los protocolos de seguridad deben utilizarse como último recurso del marco legal para garantizar la protección de la sociedad. Esto se debe a que los intereses de la sociedad se pueden defender mediante mecanismos ajenos al derecho penal que pueden ofrecer un medio más eficiente de proteger a la sociedad, como las sanciones civiles, las multas o la revocación de privilegios. Solo en los casos en que estos mecanismos anteriores resulten ineficaces, se debe considerar la aplicación del derecho penal.

Sobre el subprincipio de subsidiariedad, se entiende cómo el límite significativo al uso excesivo del poder sancionador estatal a través del derecho penal, con el objetivo de restringir su aplicación solo a situaciones donde otros aspectos del marco legal se han mostrado ineficaces para la protección de bienes jurídicos esenciales.

Otro principio que forma parte de la mínima intervención del derecho penal es la fragmentariedad, que implica que no todas las conductas que afectan bienes jurídicos deben ser sancionadas, sino únicamente aquellas que son especialmente graves o causan un daño significativo a los bienes jurídicos.

Así, Puig (2003), citando a Binding, indica que el defensor de la naturaleza fragmentaria del derecho penal articula que este concepto denota una limitación significativa que requiere una comprensión más profunda de la salvaguardia de los intereses legales. El estado actual de fragmentación es el sello distintivo de una nación gobernada por el estado de derecho, que defiende las libertades civiles de su población.

Hurtado (1987) argumenta que el derecho penal, que funciona como un aparato de la agenda social del Estado, debe tener una esencia fragmentaria y subsidiaria. Por su propia esencia, el derecho penal no está orientado a la protección de ningún interés legal ni a la disuasión de cualquier forma de transgresión; y mucho menos apunta a erradicar cualquier comportamiento moralmente censurable.

Silva Sánchez (1992) destaca que la participación del derecho penal en la salvaguardia de los intereses legales es limitada, ya que solo se invoca en los casos en que se infringen intereses legales importantes o peligrosos. Tanto en el concepto del bien jurídico-penal como en su teoría de la protección parcial, se puede deducir que la despenalización de un acto puede producirse si la sanción se considera desproporcionada o innecesaria. Esto puede llevar a una referencia al derecho civil o administrativo, o a excluir el acto por completo de la protección legal.

Asimismo, Cavero (2019) señala el principio de fragmentación, que sugiere que no todas las acciones que violan los intereses legales justifican la protección penal mediante una medida punitiva. Entre la miríada de conductas dañinas, solo las más graves deberían estar sujetas a represión penal. La gravedad del delito está determinada por el grado de perturbación social causado y por la necesidad de una sanción que restablezca la fe en la norma violada. El principio de salvaguardia de los intereses legales implica que el derecho penal sustantivo se utiliza únicamente para proteger los bienes legales. La noción de bien legal, tal como la propone Binbaum, representa la justificación legislativa detrás del objeto de protección legal elegido. Este concepto de bien jurídico surgió como una crítica a la visión restrictiva del derecho penal durante el período de la Ilustración, que exigía un requisito previo para el ejercicio de la justicia punitiva. El bien jurídico es una creación de la ley, que refleja el objeto de protección, y representa un interés que existe independientemente de la legislación, pero que es reconocido y elevado a un estatus legal.

De otro lado, sobre otros principios importantes relacionados con el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal, se tiene que Mir Puig (2003) refiere que la existencia de restricciones en un Estado que sigue el Estado de Derecho se refiere específicamente al principio de legalidad. Este principio, arraigado en la teoría del contrato social, sostiene la noción de *nullum crime, nullum poena sine lege*, y designa la ley como dominio de los representantes del pueblo. A través del contrato social, las personas pasan de un estado natural a uno de sociedad civil, garantizando su participación en los asuntos políticos de la comunidad y su supervisión. Otro

concepto crucial es el principio de culpabilidad, que afirma que solo se puede penalizar a una persona si se le puede culpar por sus acciones, sin ninguna justificación para la exoneración o la inocencia. Este principio exige que el delito cometido sea atribuible al autor, sin que haya motivos para excluir la culpabilidad. Esencialmente, sirve como un principio fundamental del Estado democrático, con el objetivo de extender el alcance de la prevención del delito en la medida de lo posible. Además, el principio de proporcionalidad, establecido por el Estado democrático durante el proceso legislativo de definición de las penas, subraya que la severidad de las penas o medidas de seguridad debe corresponder a la gravedad del delito o al riesgo que representa la persona, respectivamente. Por lo tanto, se considera inapropiado imponer penas de prisión por transgresiones triviales o leves.

Ahora bien, en sentido amplio, la intervención del derecho penal desde la perspectiva constitucional, según señalan, Mir y Queralt (2010), que el principio de proporcionalidad, se consagra como principio que representa uno de los límites infranqueables que debe respetar todo Estado de Derecho que va desde la tipificación del delito hasta la ejecución de la pena constituyendo un límite material que condiciona la legitimidad de la intervención penal atendiendo la gravedad y que en ella incluyen otros grandes principios como principio de necesidad, ultima ratio, fragmentariedad, lesividad, protección de bienes jurídicos. Así también señala que el principio de proporcionalidad incluye tres subprincipios de idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto, y conforme la teoría utilitarista del Derecho Penal, la idoneidad implica que el derecho penal sea un medio capaz de conseguir el fin de protección pretendido y esto implica que el derecho penal es útil en tanto resulte mayor protección de bienes jurídicos relevantes; respecto a la necesidad significa que el fin de protección perseguido no pueda ser conseguido con una menor afectación de derechos, esto es que no haya otras alternativas menos lesivas que el derecho penal; la proporcionalidad en sentido estricto, demanda que requiere un juicio de ponderación de la importancia de la afectación del derecho que implica la intervención del derecho penal y la importancia de los bienes cuya protección ha de servir aquella intervención.

Billis & Knust, (2024), refieren que el concepto de proporcionalidad se refiere a la noción de que cualquier acción emprendida por una entidad gubernamental u organismo regulador no debe superar el nivel requerido para lograr un objetivo válido y alcanzar un estado de equilibrio en el que los métodos empleados. En el ámbito

legal, el principio de proporcionalidad se utiliza con frecuencia para evaluar si las acciones de un gobierno transgreden los derechos y libertades de las personas. Es necesario que cualquier restricción de estos derechos esté alineada con el objetivo perseguido y que se abstenga de ir más allá de lo absolutamente esencial. Este principio es esencial para verificar la validez y la racionalidad de las injerencias gubernamentales, evitando la limitación indebida de las libertades o derechos individuales. En términos generales, el principio de proporcionalidad funciona como una forma de protección contra las acciones innecesarias o excesivas por parte de las autoridades, defendiendo la equidad, la racionalidad y la defensa de los derechos humanos dentro de las estructuras legales.

En este contexto, Guirao (2010) destaca, basándose en el trabajo de Mir Puig, que la teoría constitucional y la práctica legal reconocen el principio de proporcionalidad como un mecanismo que actúa como una restricción del alcance de la intervención penal en términos de criminalización, castigo y ejecución. La proporcionalidad abarca otros principios restrictivos del derecho penal, como el estado de necesidad, la última ratio, la subsidiariedad, la fragmentación, la intervención mínima y el daño, configurando el marco para determinar la proporcionalidad de las penas.

Ahora bien, de otro lado, en relación con la aplicación del régimen administrativo y el derecho penal, García (2022) indica que son expresiones de la facultad sancionadora del Estado (*ius puniendi*) y en esa medida comparten su naturaleza jurídica, pero su objeto de tutela es diferenciado y conviven separados, no obstante, ambas disciplinas son parte de una política estatal que se implementa con fines de cumplir con su función constitucional, pero sujeta a determinados límites constitucionales como el de proporcionalidad.

En ese sentido, Vilches (2011) refiere que es importante reconocer que la facultad sancionadora del Derecho Administrativo busca mantener la funcionalidad de los elementos que proporcionan estructura a los sectores regulados dentro del marco social o a asuntos complementarios al marco y el Derecho Penal se centra en salvaguardar los componentes básicos, vitales y esenciales que son cruciales para el sustento de la propia sociedad, sin embargo, la inseguridad que prevalece en nuestro entorno actual conlleva a optar por el derecho penal en lugar de los poderes disciplinarios del derecho administrativo, Independientemente del hecho de que no se tenga en cuenta el principio de último recurso, no debe aceptarse la justificación

para clasificar ciertos comportamientos como delictivos si carecen de la gravedad necesaria para ser considerados como tales.

A la luz de la discusión antes mencionada, se puede concluir que es necesario penalizar las acciones que representan una amenaza para un interés legal. Sin embargo, la identificación de las conductas que merecen sanciones penales debe ajustarse a los límites y principios legales que sustentan una sociedad regida por el estado de derecho, particularmente en los casos de delitos graves, que normalmente entran en el ámbito del derecho administrativo. En este contexto, es fundamental tener en cuenta los principios jurídicos fundamentales, tanto en general como en el derecho penal, como el principio de intervención mínima en los asuntos penales.

Respecto al riesgo, Peña (2020), refiere que el concepto de delito de peligro concreto implica que, para su penalización, no es necesario que se produzca un daño, sino que basta con demostrar que la conducta es capaz de poner en riesgo un bien jurídico. Estos delitos se ajustan a las necesidades de la sociedad moderna y cumplen con la función preventiva del derecho penal. La ley define los delitos de peligro concreto como aquellos donde un bien jurídico se encuentra efectivamente en riesgo, y este riesgo debe superar los límites permitidos por la normativa que regula la conducta humana. Aunque violar normas extrapenales puede indicar inicialmente este riesgo, es esencial confirmar que tal riesgo ha puesto realmente en peligro un bien jurídico, en estricta observancia del principio de lesividad. La doctrina nacional sostiene que para que una conducta sea penalmente relevante, no es suficiente que ponga en peligro o dañe bienes jurídicos; el peligro también debe ser jurídicamente desaprobado. En el caso específico de la producción de peligro en el servicio de transporte público, se establece que la situación de peligro creada por el autor incluye la falta de un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente. Sin embargo, la ausencia del SOAT no pone en peligro los bienes jurídicos protegidos, ya que este seguro solo cubre los gastos médicos después de un accidente. Por lo tanto, el verdadero riesgo proviene de conductas peligrosas al volante, como el exceso de velocidad o la conducción bajo los efectos del alcohol, y no de la falta de seguro. La tipificación de un delito debe centrarse en conductas que generen un riesgo directo y significativo para los bienes jurídicos protegidos.

Así también, es de mérito considerar el concepto de vulnerabilidad, por ejemplo, sobre ese aspecto, el autor de la Torre (2023), señala que el concepto de vulnerabilidad en el contexto del principio de ultima ratio del derecho penal, está

vinculando a la condición de necesidad que legitima el derecho penal cuando no hay recursos legales alternativos para abordar conflictos sociales, y destaca que la expansión del derecho penal genera preocupación por la tendencia punitiva y cuestiona la eficacia del principio de ultima ratio para impedir el uso arbitrario del derecho penal debido a su limitada relación con los poderes públicos.

Después de todo lo señalado, cabe agregar que la problemática detectada para la presente investigación se origina, en primer lugar, porque el objetivo de tipificar el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público era prevenir y reducir los accidentes vehiculares, considerando el aumento de estos siniestros en forma alarmante y acelerada. Sin embargo, la realidad denota que desde su incorporación el año 2020, los siniestros vehiculares han ido en aumento y por ese lado, el tipo legal no cumple con su finalidad y/o objetivos, lo cual transgrede principios básicos como la proporcionalidad en la criminalización delictiva. Asimismo, al tipificar el delito en análisis se consideró como bienes jurídicos protegidos la vida, la integridad física, la seguridad y la salud de los usuarios del transporte público, intereses importantes en el marco social. No obstante, para criminalizar una conducta, no solo debe afectar un bien jurídico que protege a la sociedad, sino también cumplir criterios específicos que fundamentan o legitiman el derecho penal o *ius puniendi*, entre ellos, es crucial considerar el principio de mínima intervención del derecho penal para criminalizar conductas y este principio, fundamental en cualquier Estado de Derecho Democrático, establece que el derecho penal debe intervenir solo cuando sea estrictamente necesario para proteger bienes jurídicos importantes y siempre que no existan otros mecanismos menos gravosos o lesivos. En este contexto, se ha detectado en forma preliminar, que de la estructura normativa del delito no protege bienes jurídicos esenciales, dado que su consumación está condicionada a la falta de los requisitos de habilitación para circular, a la carencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) o de la inspección técnica vehicular, debiendo poner en riesgo la conducta del conductor, sin embargo, la interrogante sobresale a la luz, si la falta de SOAT o de inspección técnica vehicular ponen en riesgo estos bienes jurídicos esenciales como la vida, la integridad y salud del usuario, considerando que el SOAT, al ser un seguro surge una vez ocurrido el accidente y no antes y conforme la naturaleza del seguro no coadyuva a evitar o reducir el riesgo de la ocurrencia de un accidente de tránsito. Del mismo modo, la inspección técnica vehicular verifica las condiciones técnicas del vehículo, lo cual va permitir en esencia evitar un accidente

de tránsito por fallas técnicas o mecánica, ahora bien, la pregunta corresponde al hecho, que considerando que el factor determinante de los accidentes con vehículos incide en factores como imprudencia, negligencia del conductor, exceso de velocidad y estado ético del conductor, será relevante supeditar la consumación normativa a la carencia de la inspección técnico vehicular y de ahí que se cuestiona si el delito se justifica en su creación y si cumple con los parámetros que limitan la aplicación del derecho penal, como el de mínima intervención del derecho penal, aunado a ello que se evidencia que las omisiones normativas del delito, son conductas que se sanciona por el derecho administrativo de tránsito, como lo evidencia el Reglamento Nacional de Tránsito del Perú. Estas faltas se catalogan como graves o muy graves y se sancionan con multas e incluso con la retención del vehículo. Esto demuestra que existen mecanismos extrapenales que ya sancionan administrativamente las situaciones que el tipo penal de producción de peligro en el servicio de transporte público tipifica como delito. En ese sentido, resulta relevante analizar al principio de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público y como se viene aplicando el delito entre los operadores de la sede fiscal vinculado a los principios rectores del derecho penal.

## II. METODOLOGÍA

La investigación es de tipo básica (OCDE, 2018), dado que no le corresponde una aplicación práctica que implique una modificación jurídica o sustancial en la realidad, pero puede servir como base o de uso para generar nuevos conocimientos. En esa línea, Vargas (2009) señala que la investigación fundamental, también conocida como investigación básica, se centra en estudiar su objeto sin tener en cuenta inmediatamente las aplicaciones en el mundo real.

En lo referido a la metodología, la investigación tiene un enfoque cualitativo y utilizó un método abductivo, dado que el tema en cuestión proviene de la observación inicial de una realidad concreta relacionado a la creación de un delito y su correspondencia con principios jurídicos fundamentales del derecho penal, relativos a la producción de peligro en el servicio del transporte de pasajeros en Chosica. Sobre el particular, Banks (2010) afirma que la investigación cualitativa comienza con la observación de la realidad externa, seguida por la descripción y explicación de esa realidad mediante diversas interpretaciones, análisis de la experiencia individual o de las interacciones entre personas, o mediante el análisis de documento. Por su lado, Flick (2015) definió a la investigación cualitativa como descripción, explicación de fenómenos sociales desde el interior analizando experiencias, interacciones y procesos de comunicaciones o análisis de documentos, imágenes, textos.

Con relación al método abductivo, Álvarez Gayou (2003), señaló varios enfoques de la investigación cualitativa, incluido el método inductivo-deductivo (abductivo), que enfatiza el inicio de la investigación cualitativa a través de observaciones específicas que conducen a conclusiones más amplias.

En torno al diseño del estudio es fenomenológico-hermenéutica, ya que se derivó de la observación de primera mano y de la experiencia profesional en el área penal en el ámbito de Chosica, la ejecución del delito de poner en peligro el transporte público plantea dificultades debido a las discrepancias en su configuración. Los componentes reglamentarios de la infracción son similares a los de las infracciones administrativas de las normas de tránsito, y no se ajustan al propósito previsto de reducir los incidentes de tráfico. Esta discrepancia plantea dudas sobre la conveniencia de aplicar el derecho penal en situaciones específicas, lo que generó inconsistencias en el tratamiento y los resultados de la investigación a lo largo del proceso de aplicación.

En este extremo, Piñero et al. (2019) señaló que la fenomenología y la hermenéutica son dos aspectos metodológicos filosóficos fundamentales que se están aplicando en forma constante en investigación social y educativa, la define como una metodología cualitativa, que se basa en el estudio de la experiencia vivida de los individuos. En lugar de centrarse en generalizaciones o teorías preconcebidas, la fenomenología busca comprender cómo las personas experimentan y dan sentido a su realidad. Esto implica un enfoque en la descripción detallada de las experiencias subjetivas tal como son experimentadas por los participantes, sin imponer interpretaciones externas.

La investigación es transversal, dado que el estudio y la observación y el desarrollo del trabajo de investigación se realizó por un periodo de espacio de tiempo y lugar delimitado.

En el ámbito de la categoría de mínima intervención del derecho penal, Muñoz y García (2010) enfatizaron el principio que sirve como salvaguarda contra la autoridad punitiva del Estado. Este principio afirma que la ley penal debe intervenir únicamente en casos de violaciones graves de intereses legales cruciales. Se da preferencia a los métodos no penales para salvaguardar los derechos individuales debido a sus menores efectos perjudiciales. El objetivo subyacente de la economía social es maximizar los beneficios sociales y, al mismo tiempo, minimizar los costos, resumiendo dos subprincipios rectores: la subsidiariedad y la fragmentariedad. Estos principios son fundamentales para defender una sociedad democrática basada en la ley.

Además, en términos de subsidiariedad y fragmentariedad, los autores destacan su importancia. El concepto de subsidiariedad es un subprincipio de la noción de intervención mínima en el Derecho penal, también se conoce como *ultima ratio*. Originario de principios del siglo XX, su objetivo principal es salvaguardar los intereses legales, interviniendo solo cuando otras ramas legales resultan inadecuadas.

El concepto de fragmentariedad, según lo debatido por Muñoz y García (2010), consiste en limitar el ámbito del derecho penal a los ataques más serios contra intereses legales fundamentales.

La justificación de la intervención del derecho penal en un marco social se basa en la necesidad de salvaguardar el bienestar de la comunidad. Esta salvaguarda se manifiesta a través de la protección de los intereses legales por medio

de la legislación penal (conocida como el principio de salvaguarda de los activos legales), que representan valores sociales que merecen protección legal debido a su importancia. Por lo tanto, la falta de protección de un interés legal por parte del derecho penal significa una violación del principio de interferencia mínima. Sin embargo, no todas las violaciones de los intereses legales están sujetas a censura en virtud del derecho penal. Para que el derecho penal entre en vigor, deben cumplirse dos condiciones: el interés legal debe tener importancia y el daño que se le inflija debe ser de naturaleza violenta.

En la definición de la población y muestra se consideró a 07 profesionales abogados del área penal, entre fiscales, 01 juez y 01 abogado defensor público que ejercen sus labores en el distrito fiscal de Chosica-Lima Este. Cabe precisar que, para el recojo de información se ha previsto la participación de 07 entrevistados, que corresponden a los siguientes criterios de inclusión: (i) antigüedad en la institución, que se refiere a la trayectoria profesional en el área del derecho penal del participante: (ii) área de trabajo en el distrito fiscal de Chosica, que implica que el entrevistado labore en el área penal asociado a las fiscalías penales comunes corporativas de la sede fiscal de Chosica: (iii) años de servicio, con lo cual, se ha determinado que el entrevistado se encuentre laborando en el área penal como mínimo tres años de servicio continuado. Asimismo, se precisan como criterios de exclusión: (i) tener menos de 3 años de antigüedad en la institución o el área penal y, (ii) ser de un área de trabajo en otra dependencia ajena a lo penal.

Al respecto, Creswell y Poth (2018) sugirieron que, en un trabajo cualitativo, el tamaño de la muestra se guía por la noción de adecuación e idoneidad de los participantes. Por ende, implica seleccionar un número de participantes que sea suficiente para permitir una exploración del fenómeno de interés, por lo no hay un número fijo de participantes, pudiendo ser incluso de 3 a 10 participantes, los cuales dependerán de la complejidad del tema de la investigación. En consecuencia, la cantidad de 7 entrevistados elegidos como tamaño de muestra resultaría acorde en criterio del autor en referencia. En esa línea, el autor Creswell, J. W. (2014), refiere sobre el muestreo no probabilístico o por conveniencia que es frecuente en la investigación cualitativa, cuyo objetivo es profundizar en la comprensión de fenómenos específicos más que generalizar los resultados a poblaciones amplias, por ello resalta la relevancia y la adecuación de los participantes más que en su representatividad estadística.

La metodología para la recopilación de datos implicó la utilización de la guía de entrevistas como instrumento principal. Inicialmente, se ha coordinado con un grupo de fiscales y luego con un juez y un abogado defensor público, que estarán sujetos a esta guía de entrevista. Posteriormente, los datos recopilados se analizaron mediante triangulación, comparándolos y contrastándolos con los marcos teóricos establecidos en la tesis. Munarriz (1992) destaca las técnicas de investigación cualitativa, como la observación participante y la entrevista; esta última implica conversaciones entre los investigadores y los participantes para comprender sus perspectivas, situaciones, desafíos, soluciones y experiencias de vida.

Según Keats (2009), una entrevista representa un entorno controlado en el que un entrevistador plantea una serie de preguntas a un entrevistado, con objetivos específicos para recopilar información. En este contexto, el entrevistador desempeña un papel crucial a la hora de dirigir las preguntas hacia el logro de los objetivos previstos.

Cabrera (2005) menciona que la triangulación hermenéutica, consiste en reunir y cruzar dialécticamente toda la información relevante obtenida a través de los instrumentos de investigación, representa esencialmente el resultado final de la investigación. Por lo tanto, la triangulación de toda la información se realiza una vez que se ha completado la recopilación de datos.

En lo alusivo a la rigurosidad, Guba & Lincoln (1994) señalaron que en la investigación cualitativa, los criterios específicos para evaluar la rigurosidad de la investigación se centran en la confiabilidad, autenticidad y conceptos erróneos, entienden al primer criterio como la consistencia de los procedimientos y la transparencia en la documentación del proceso de investigación; la autenticidad es definida como la fidelidad y profundidad con la que se representan las múltiples realidades de los participantes en el estudio y los conceptos erróneos, abordan que en toda investigación cualitativa se presentan conceptos errados, por ejemplo pretender que en la investigación cualitativa se aplique la objetividad, como se hace en la investigación cuantitativa o se aplique la generalización de los resultados cualitativos, cuando no es así, dado que es más exacto que en investigaciones cualitativas se aplica la transferibilidad de datos a otros contextos, en lugar de hablar de generalización de resultados.

Siendo así, la investigación cuenta con el rigor científico, dado que el desarrollo se centra en el análisis documental teórico que se complementará con las

entrevistas, en las cuales, el entrevistado proporcionará en forma espontánea y transparente sus opiniones de conformidad a su propia experiencia profesional en torno al tema planteado. Sobre el particular, Barbour (2021) refiere que el verdadero rigor en la investigación cualitativa proviene de una reflexión profunda y continua sobre el proceso de investigación, incluyendo la flexibilidad y la adaptabilidad en la recolección y análisis de datos, enfatiza la importancia de la triangulación, la reflexividad y la transparencia en la documentación de las decisiones metodológicas como medios más efectivos para garantizar la calidad y credibilidad en la investigación cualitativa.

En términos de consideraciones éticas, el presente estudio se adhirió a las directrices de la guía RVI núm. 081-2024-VI-UCV, que establece protocolos para los trabajos académicos. La implementación de la investigación incluye las prácticas adecuadas de citación, la prevención del plagio y el cumplimiento de los estándares de la APA tal como los describe la Universidad. Asimismo, se mantiene la confidencialidad de los datos recopilados, con un fuerte énfasis en la honestidad en la recopilación y presentación de los datos.

De acuerdo con los estándares éticos, Arias y Giraldo (2011) enfatizaron la importancia de la evaluación ética en todas las etapas del proceso de investigación. Hacen hincapié en la responsabilidad ética, las convicciones morales y la responsabilidad de los investigadores por los resultados de sus esfuerzos de investigación.

Asimismo, con relación a la flexibilidad, Braun y Clarke (2019) destacan que dicho concepto flexibilidad es una característica fundamental de la investigación cualitativa que implica la capacidad de adaptar el enfoque, los métodos, y las preguntas de investigación a nuevos datos que emergen y las situaciones específicas que se encuentran durante el proceso de investigación.

### III. RESULTADOS

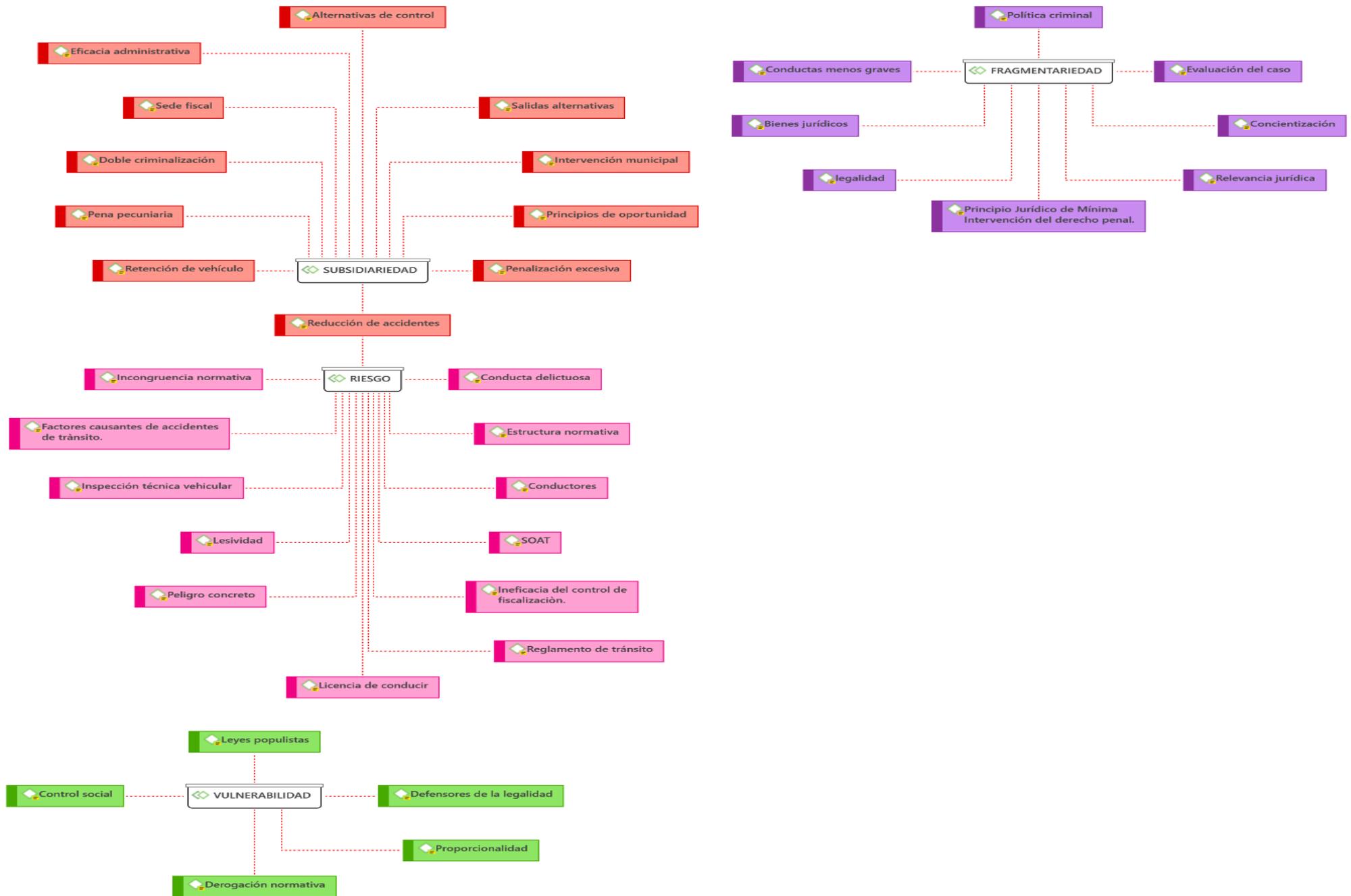
En el desarrollo de la investigación se logró realizar 7 entrevistas, entre ellos a cinco fiscales, un juez penal y un abogado defensor público y una vez procesadas las entrevistas se procedió a analizarlas con ATLAS.ti. En este contexto, Lópezosa et al. (2023) exploran el impacto de las tecnologías de la información y la comunicación en la aparición de programas de análisis cualitativo asistido por computadora (CAQDAS), como ATLAS.ti.

En este capítulo se detallan los resultados obtenidos con relación al objetivo general de la investigación planteado en la tesis de investigación, consistente en analizar de qué forma se aplica el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público en sede fiscal.

En cuanto al objetivo general de la investigación, la investigación ha revelado que la tipificación del delito de poner en peligro los servicios de transporte público contraviene el principio legal de intervención mínima en el derecho penal. Esto se debe al consenso entre todos los participantes en el sentido de que el principio en cuestión es un principio jurídico fundamental que justifica el *ius puniendi* del Estado, al afirmar que el derecho penal debe abordar exclusivamente las conductas que salvaguardan los intereses legales esenciales necesarios para la armonía social. Los participantes han destacado que los bienes jurídicos designados para su protección en virtud del derecho penal no se ajustan a este principio, ya que están regulados por normas administrativas. En consecuencia, el marco normativo del delito carece de eficacia para salvaguardar los intereses legales prescritos, lo que lleva a los participantes argumentar que la inclusión del delito en análisis pasa por alto el principio de mínima intervención del derecho penal. Además, sugieren que este principio puede aplicarse en materia fiscal, aunque de forma limitada, ya que permite la adopción de soluciones alternativas o el uso de la discreción para mitigar la severidad de las sanciones penales, lo que facilita el cierre de las investigaciones sin iniciar acciones legales. A continuación, se tiene la siguiente red semántica:

Figura 1

Red semántica del objetivo general de Investigación



Una de las categorías de estudio, es el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal, asociada a términos como Política Criminal, que, a su vez, comprende conceptos que están relacionados con temas de la legalidad, la proporcionalidad de las penas y el papel de las autoridades municipales y administrativas en la prevención de delitos de tránsito vehicular. Se ha obtenido como resultado que el principio jurídico de mínima intervención sienta las bases del derecho penal y legitima la aplicación de este. Es así, en la entrevista 1 señala que: “También debemos tener en cuenta que es importante el principio de mínima intervención, ya que este sienta las bases de un Estado Social Democrático de Derecho, que está fundamentado en otros principios fundamentales, como el principio de legalidad, culpabilidad y proporcionalidad” (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024). En ese mismo tenor, en la entrevista 2 indica que, “en cuanto a la importancia del principio jurídico de mínima intervención como trabajadora del Ministerio Público puedo indicar que se ha creado para reducir la intervención a aquello que es estrictamente necesario en términos de utilidad social general, como se ha mencionado, y que sustentan otros principios fundamentales como la legalidad” (entrevista personal de fecha 16 de mayo de 2024). Asimismo, en la entrevista 3 señala que “el derecho penal es un mecanismo de control social y sanciona aquellos comportamientos que lesionan o ponen en peligro un bien jurídico tutelado por ley. nos señala que el derecho penal ha de reducir su intervención para aquellos casos estrictamente necesarios, como el último recurso disuasivo que tiene el Estado para poder utilizar el *ius puniendi*” (conversación personal del 21 de mayo de 2024). Así también señala el entrevistado 2 que: “No se podría aplicar en sede fiscal, toda vez de que el artículo 273A del Código Penal, nos exige una sanción para esta conducta del denunciado. Entonces en caso de que el denunciado no esté transportando a personas dentro del vehículo, sería atípico, porque la norma específicamente dice realizar el transporte público. Pero para nosotros como Ministerio Público no podríamos aplicar el principio jurídico de mínima intervención en el derecho” (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024). En la opinión del entrevistado indica que a nivel fiscal no se puede aplicar el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal porque en atención al delito en análisis si no hay riesgo de lesión a los pasajeros la acción sería atípico y se archiva una investigación, pero es diferente al criterio de archivar por mínima intervención del derecho penal y en sede fiscal no se aplica este principio.

Por el contrario, en la entrevista 6 señala: “Pienso que se aplica basándose en el principio de oportunidad porque se establece una sanción respecto a una reparación civil más no una pena, si bien es cierto el derecho penal tiene una finalidad de llegar a la verdad y recibir una sanción. También es cierto de que se puede llegar a la verdad y no recibir una sanción porque no es responsable, pero en este caso al ser responsable y existe ya una salida alternativa de conclusión del proceso como es el principio de oportunidad” (conversación personal de fecha 01 de junio de 2024). Conforme se evalúa en este extremo, el entrevistado considera que es posible aplicar en sede fiscal el principio de oportunidad como una forma de evitar una sanción penal. Por su lado, en la entrevista 7 indica: “Si es posible aplicar este principio de *última ratio* en sede fiscal y correspondería que archiven las denuncias de casos resolubles extrapenalmente, sin embargo, en delitos de peligro en el transporte público, al comprobarse la falta de habilitación, inspección o SOAT, los fiscales formalizan la investigación, no aplicando el principio de mínima intervención penal y si bien es cierto, aplican un principio de oportunidad, pero igual están dando por cierto el delito y las personas tiene que pagar reparación civil” (conversación personal de fecha 06 de junio de 2024). En la entrevista se considera que en delitos de esta naturaleza no se aplica este principio de mínima intervención porque de ser así, se procedería a un archivo de la investigación y la aplicación de principio de oportunidad no es aplicación del principio de *última ratio*. Por su lado, en la entrevista 1 se señala “Además, debemos considerar que, en este delito, los criterios para resolver son diversos, en algunos casos incluso se aplica el principio de oportunidad, o en otros casos analizando si es que hay o no una puesta en peligro real el caso se archiva” (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024); así en la entrevista 4 refiere que, “Claro, a través del principio de oportunidad, en alguna medida evitamos, por lo menos, no llegar a un proceso judicial y que el infractor tenga una sanción penal que le genere antecedentes, porque como el principio de oportunidad, lógico, hay una reparación económica y el caso se archiva” (conversación personal de fecha 23 de mayo de 2024). De las entrevistas citadas se desprende que hay una opinión compartida de todos los participantes que coinciden en señalar que el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal es un principio fundamental que legitima el *ius puniendi* estatal, importante en todo Estado de Derecho Democrático. Asimismo, se aprecia que hay una opinión divergente respecto a que a través de la facultad del principio de oportunidad en sede fiscal se aplica el principio de mínima

intervención del derecho penal cuando se analiza el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público y otra opinión considera que el principio de oportunidad a la que se arriba en estos casos no significa la aplicación del principio de mínima intervención del derecho penal, así, mediante las entrevistas 1, 4, 5 y 7 indican que el principio de oportunidad es una forma de aplicar el principio de análisis, en tanto las entrevistas 2, 3 y 6 consideran que el principio de oportunidad no es una forma de aplicar el principio de mínima intervención del derecho penal, ya que este principio de solución alternativa implica la comisión del delito y un pago por reparación civil.

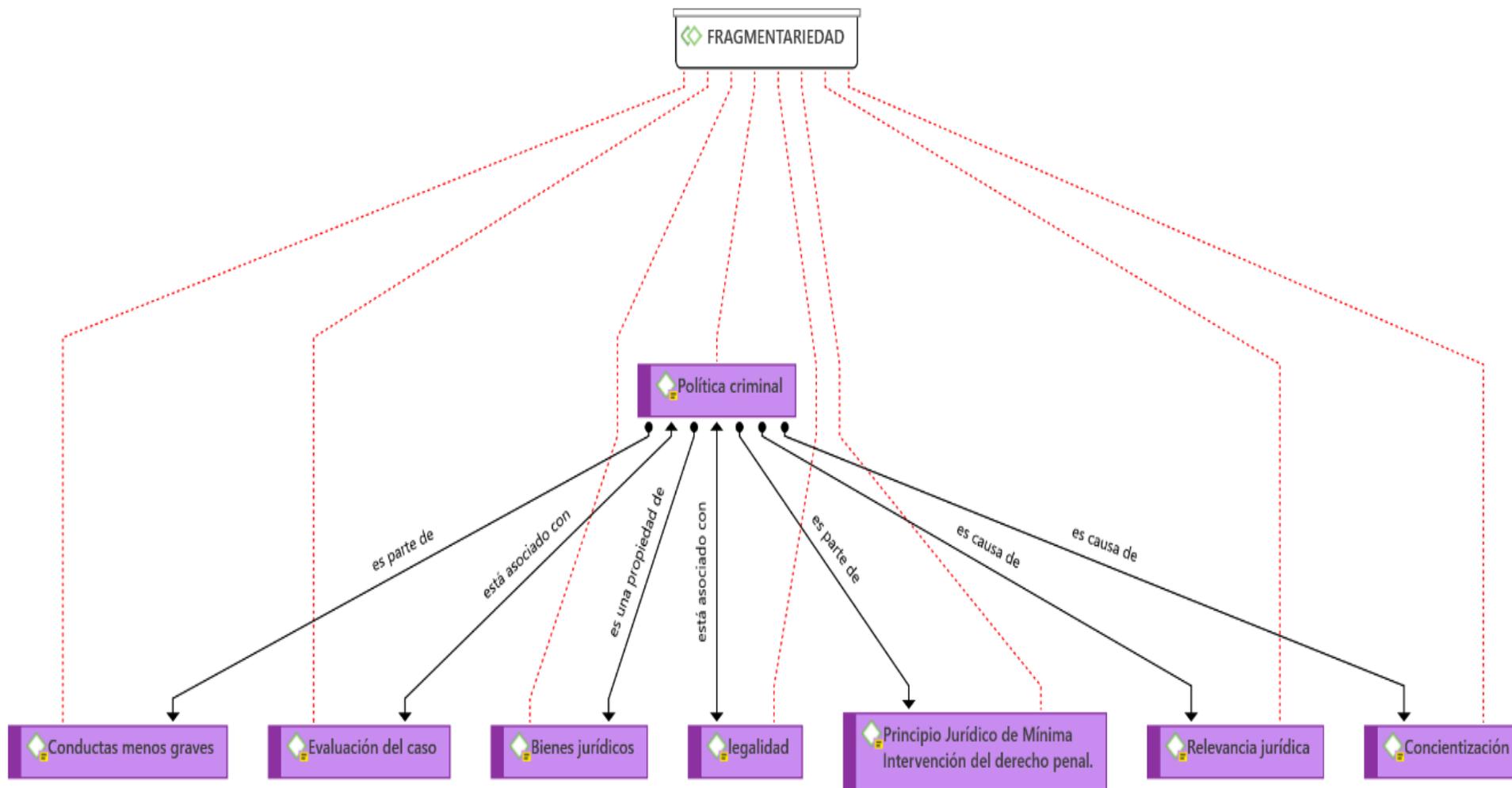
La otra categoría de estudio, es el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público y se aprecia de la red semántica que se ha obtenido como resultado que existe una errónea e incongruente estructura normativa del delito, dado que su configuración está condicionada a dos supuestos normativos como la carencia del SOAT o la carencia de la inspección técnico vehicular que en su proceso de aplicación no logra proteger los bienes jurídicos señalados en la norma, considerando que el SOAT por ser un seguro obligatorio contra accidentes de tránsito no coadyuva a evitar un accidente de tránsito porque el citado seguro se activa luego de ocurrido un accidente de tránsito y en esa medida dicha conducta no evita una afectación a la integridad física del usuario. En relación con la inspección técnico vehicular se ha obtenido como resultados que dicho presupuesto normativo no es determinante para evitar un accidente vehicular, dado que las causas de estos accidentes están asociados a otros factores diferentes como exceso de velocidad, conducción en estado de ebriedad, entre otros, así como diferentes a una falla técnica del vehículo. Con relación a este extremo, el entrevistado 1 señala: “De acuerdo con la redacción de la norma, se establece que se protege bienes jurídicos esenciales, como es la vida, la integridad física y la seguridad y salud de las personas, estos bienes jurídicos esenciales son importantes porque van a garantizar la supervivencia de los seres humanos. Sin embargo, en la realidad podemos considerar que no se llega proteger esos bienes jurídicos esenciales” (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024). Asimismo con esa misma idea, el entrevistado 2 indica que “primero tenemos que ver que según el tipo legal, se protege la vida, la integridad física, la seguridad y la salud de las personas, pero yo considero que no protege bienes jurídicos esenciales, toda vez que en el servicio de transporte público no necesariamente el no tener una revisión técnica o el hecho de no contar con el SOAT, causa un accidente de tránsito, un

choque o algo, para eso tenemos lesiones culposas, que es un delito u homicidio culposo, si es que fallecen personas dentro del vehículo” (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024). Conforme señala el entrevistado en este extremo reafirma que el delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros no protege bienes jurídicos esenciales porque la ley penal no es eficaz en su proceso de aplicación. Así mismo, en la entrevista 4 indica “la estructura típica resulta incorrecta, toda vez que, como ya lo he señalado, el no contar con el SOAT no genera peligro de lesión, ni previene que se susciten accidentes de tránsito, y en cuanto a la carencia de la inspección técnica vehicular, solo generará un riesgo de lesión cuando el vehículo, pues se encuentre en malas condiciones o cuando la conducta se dé a una falla técnica del vehículo, porque no siempre los accidentes de tránsito tienen su causa por fallas técnicas vehiculares, también la mayoría son por falla humana” (*conversación personal del 23 de mayo de 2024*). Asimismo, en cuanto a los factores de accidentes, en la entrevista 7 señala que “yo advierto que los accidentes siguen en aumento, pero son relacionados más por factores de velocidad e imprudencia del conductor y negligencia del peatón, si el delito tenía la finalidad de reducir accidentes de tránsito, no se cumple con esos objetivos” (conversación personal de fecha 06 de junio de 2024). Estando a las respuestas dadas por los entrevistados, sobre esta categoría de estudio, refieren que existe una incorrecta estructura normativa del delito por la introducción al tipo legal de la carencia del SOAT e inspección técnico vehicular, que no protege los bienes jurídicos señalados en la norma, porque esos supuestos normativos no son agentes causantes del delito, precisando que los factores causantes de Accidentes de Tránsito, obedecen más a maniobras de los conductores, como exceso de velocidad, imprudencia al conducir, que generan un peligro concreto en los bienes jurídicos de vida, integridad física. Agregan algunos de los entrevistados que incluso cuando se suscita un accidente vehicular que cause lesiones o fallecimiento existen los delitos de lesiones u homicidio culposos.

En lo alusivo al primer objetivo específico, de cómo se aplica el subprincipio de fragmentariedad del derecho penal como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024.

**Figura 2**

*Red semántica del primer objetivo específico*



Una de las subcategorías es la fragmentariedad, que constituye uno de los elementos del principio jurídico de mínima intervención en el derecho penal, está asociada a conceptos como eficacia administrativa, evaluación del caso, penalización excesiva, conductas menos graves, bienes jurídicos, relevancia y control social. Estos conceptos abordan por un lado, que el derecho penal es aplicable únicamente para conductas que revistan de cierta gravedad, es decir cuando se agravan bienes jurídicos importantes y graves que pueden afectar la supervivencia del ser humano y en esa medida importa un mecanismo que evita que todas las conductas sean tipificadas como delito, debiendo seleccionar solo los hechos o conductas que realmente agraven bienes jurídicos relevantes, en esa línea se considera que el ilícito penal de producción de peligro en el servicio de transporte público no protege bienes jurídicos relevantes de la sociedad, dado que contiene una estructura normativa deficiente y hasta una estructura normativa incongruente, que no permite una real protección de bienes jurídicos, aunque el tipo legal en su estructura normativa señale que protege bienes jurídicos importantes como la vida, la integridad física, la seguridad del usuario de transporte público que en su aplicación práctica no se cumple con esos fines, por ejemplo, en este tema de la subcategoría de fragmentariedad, en la entrevista 1 indicó que, *“implica que sólo vamos a aplicar el derecho penal para conductas que sean graves o que afecten bienes jurídicos fundamentales, como está descrita en la realidad el tipo penal, no protege esos bienes jurídicos relevantes y por el contrario, contraviene dicho principio”*; en esta entrevista, refiere que la incorporación del delito de producción de peligro contraviene el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal, dado que no hay una protección de bienes jurídicos de la vida, la integridad física y la seguridad del usuario. En la entrevista 2 se señala, *“toda vez de que se supone que sólo vamos a aplicar el derecho penal para las conductas que sean muy graves, por lo tanto, deben ser reservadas para las violaciones más intolerables. En ese sentido, supone que la sanción penal no debe actuar cuando exista la posibilidad de utilizar otros medios o instrumentos jurídicos de control social menos severos”* *“Ahora, en el caso de las revisiones técnicas, que son sanciones administrativas, el no contar con SOAT, no contar con inspección técnico vehicular, eso ahí no va a prevenir que se cometa el delito de lesiones culposas, introduciendo este tipo de delitos en el transporte público, porque lo que sí nos va a ocasionar es de que haya una doble sanción, como ya mencioné anteriormente”*, (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024), a partir de la respuesta, se desprende que el entrevistado

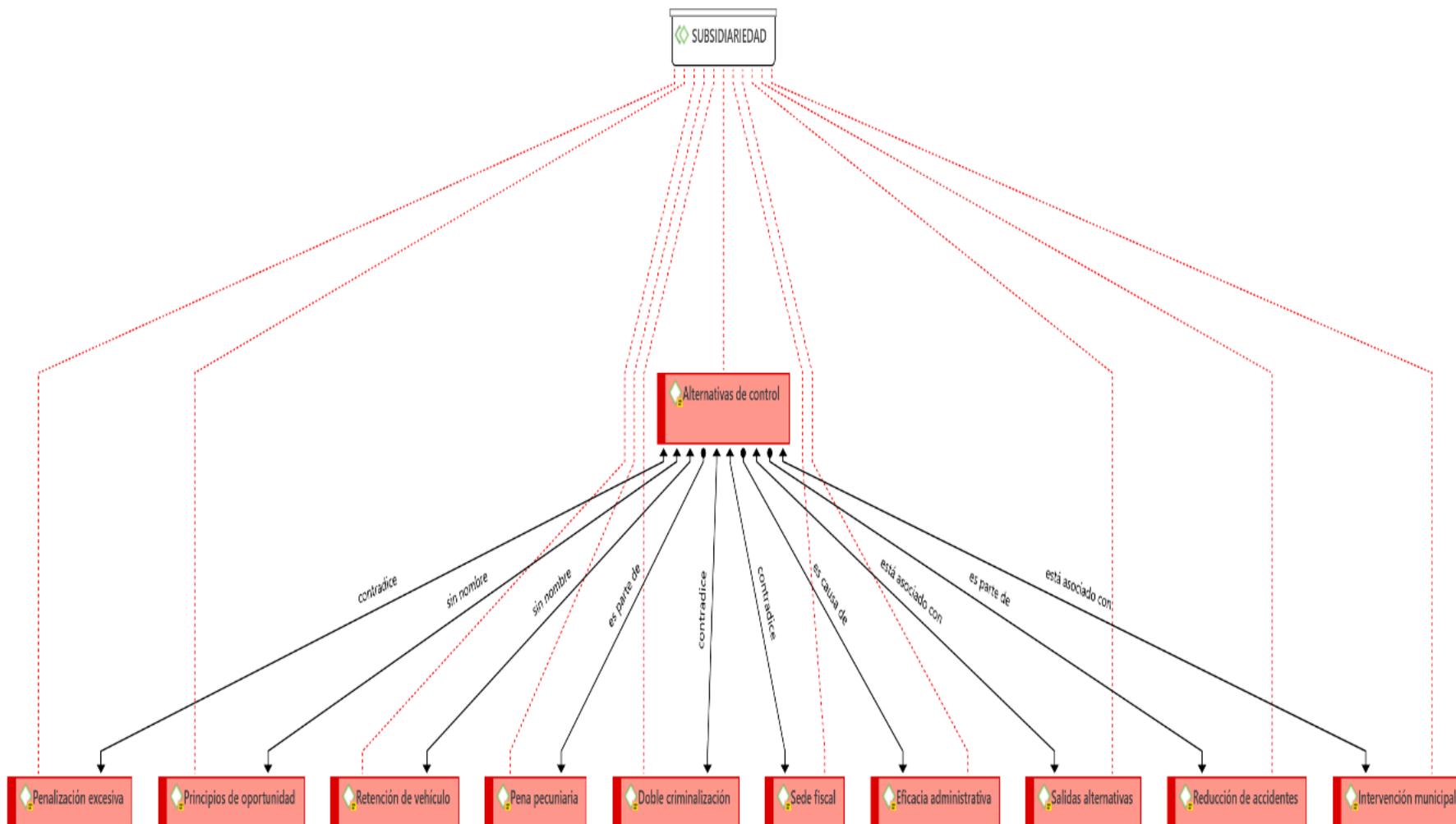
considera que no se aplicó la fragmentariedad en la tipificación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, asociada a la ineficacia del delito, porque conforme está estructurado la norma penal no logra proteger esos bienes jurídicos de “integridad física”, seguridad y vida del usuario de transporte público, dado que la inclusión del criterio del SOAT y de la inspección técnico vehicular no son elementos tendientes que brinden una protección real a la integridad del usuario, es decir no implica que pueda evitar un accidente de tránsito. Asimismo en la entrevista 3 hace referencia que, “No considero que pone en peligro, el hecho que no se cuente con el SOAT, que es el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, previo al accidente, no genera ningún riesgo latente al usuario, más aún si tenemos en cuenta que el SOAT se activa de un accidente de tránsito, luego de suceso, entonces no generaría en sí una lesión, un riesgo latente, igual con la inspección de técnica vehicular” (conversación personal de fecha 21 de mayo de 2024); en el sentido de la fragmentariedad como principio limitador en la entrevista 7 señala textualmente, “los conductores del transporte público prevén o se preocupan por tener SOAT o inspección porque en el reglamento Nacional de Tránsito lo establece como requisitos para circular y los conductores saben y tienen pleno conocimiento de dichas exigencias a nivel administrativo y en efecto lo que puede disuadir es el reglamento Nacional de Tránsito y no tanto el artículo 273 A, máxime si consideramos que en ese contexto, las sanciones administrativas por esas omisiones de carencia de SOAT o inspección técnico vehicular se interiorizan con mayor intensidad en los conductores”, a partir de la respuesta se concluye que el entrevistado considera que el delito de producción de peligro en el transporte público no disuade en modo alguno en la comisión de las conductas consistentes en no contar con SOAT o inspección técnico vehicular, dado que también hay desconocimiento del conductor en la incorporación del tipo legal en análisis” (conversación personal de fecha 06 de junio de 2024). Así también, en la entrevista 4 refiere que, “sí se contraviene el subprincipio de fragmentariedad del derecho penal porque estamos sancionando conductas que ni son graves, ni afectan bienes jurídicos fundamentales y digo no son graves, porque si bien es cierto nosotros llevamos bueno la vida, la salud, la integridad física, claro, son trascendentes, son importancias pero nosotros no estamos sancionando que se haya lesionado o que se haya matado, lo que estamos lesionando es la posibilidad de que podría, porque si llegara a suceder ya no estaríamos aplicando esta norma, estaríamos aplicando otra norma penal, la de lesiones culposas o la de homicidio culposo. Entonces, sí se vulnera,

definitivamente el principio de intervención mínima” (conversación personal de fecha 23 de mayo de 2024). Conforme se aprecia de las entrevistas dadas coinciden en resaltar que la ley penal del artículo 273A no logra con su objetivo de proteger bienes jurídicos como la vida, la integridad física y salud del usuario, dado que la carencia del SOAT y la inspección técnico vehicular no son conducentes para proteger esos bienes jurídicos y conforme es de verse, uno de los entrevistados resalta la idea que hay desconocimiento de la norma de la configuración normativa de este delito, relacionado a la idea que la mayoría de conductores saben que esas omisiones del Soat o la inspección técnico vehicular constituyen infracciones administrativas y en esa medida interiorizan mejor la norma administrativa, por todo ello, la conclusión de los entrevistados consiste que se vulnera la fragmentariedad del derecho penal con la incorporación y aplicación del delito y en consecuencia no sirve de principio limitador en la aplicación práctico del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

Con respecto al segundo objetivo específico, consiste en analizar de qué forma se aplica el subprincipio de subsidiariedad del derecho penal como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024.

**Figura 3**

*Red semántica del segundo objetivo específico*



En alusión con la otra subcategoría de la subsidiariedad, la red sugiere que el texto aborda las alternativas al control penal convencional para los delitos menores relacionados con el tránsito. El argumento central es que estas alternativas no solo son más efectivas y menos costosas que la tipificación penal, sino la eficacia administrativa y la subsidiariedad son cruciales para entender cómo se pueden implementar estas alternativas de control. Además, la presencia de códigos relacionados con la política criminal sugiere una preocupación por la doble criminalización y la proporcionalidad de las penas, reflejando una visión crítica de las políticas punitivas tradicionales con la incorporación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

En el caso concreto, el entrevistado 1 señala que, “este principio, sabemos que se aplica solo cuando no existen otros mecanismos menos gravosos para sancionar una conducta. Yo considero que en cuanto a tu pregunta que sí se contraviene el principio de subsidiariedad al sancionar al conductor por el hecho de no tener SOAT o su revisión técnica. Ya que de por sí, el hecho de no cumplir con estos dos requisitos, de por sí estos ya constituyen infracciones graves en el Reglamento Nacional de Tránsito y son infracciones graves donde se sancionan con multas pecuniarias, incluso mayores a las que podrían darse en una sanción penal” (*conversación personal del 16 de mayo de 2024*). Conforme es de verse de esta entrevista se desprende que la carencia del SOAT y la inspección técnica vehicular ya son regulados como infracciones administrativas.

De igual forma, el entrevistado 2 dice textualmente: “Existe para eso el Reglamento Nacional de Tránsito, el mismo que sanciona administrativamente el hecho de no contar con SOAT, no contar con inspección técnico-vehicular, no contar con licencia de conducir u otros. Entonces, ya en este tipo de casos, no habría la necesidad de penalizar, de que estos actos de no contar con estos instrumentos sean penalizados. Ahora, como se ha venido mencionando, también existen otras instituciones sancionadoras que podrían ayudar a ello y también a controlar y prevenir”; (*conversación personal del 16 de mayo de 2024*).

El entrevistado 5 señala sobre este aspecto, subsidiariedad: “Yo digo, ya tiene deficiencias en su estructura porque esto ya está regulado en el Reglamento Nacional de Tránsito como una infracción. Ya está reglamentada si algún conductor se encuentra con un vehículo con que tan solo no cuente con uno de estos requisitos como la habilitación, el SOAT, el Policía Nacional de Tránsito te va a imponer una multa

respectiva, entonces desde su estructura yo creo que definitivamente no está bien estructurado, ya que se encuentra regulado en un reglamento nacional de tránsito y así mismo en la SUTRAN también, en el reglamento de la SUTRAN” (conversación personal de fecha 01 de junio de 2024). En este caso, el entrevistado indica que el tipo penal presenta deficiencias en su estructura, dado que en lo referente al SOAT e inspección técnico vehicular ya está regulado administrativamente.

Así también, el entrevistado 5 añade “considero que la sanción administrativa podría ser más efectiva que la penal, en el sentido de que la sanción administrativa es una sanción pecuniaria, que importa la retención del vehículo” (conversación personal de fecha 01 de junio de 2024).

Conforme se aprecia de la entrevista, resalta que la sanción administrativa es más disuasiva que la sanción penal considerando que los efectos en la vía administrativa imponen medidas de retención de vehículo: en ese tenor de ideas. También se tiene la entrevista 7 indica que, “las sanciones administrativas por no contar con SOAT o inspección técnico vehicular, están los mecanismos extrapenales previstos en el reglamento Nacional de Tránsito y los órganos encargados para su debida fiscalización es la PNP, la Sutran, las Municipalidades” (conversación personal de fecha 06 de junio de 2024).

Siendo así, conforme señala el entrevistado indica que en la incorporación y aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público no se respeta el subprincipio de subsidiariedad del derecho penal al haber mecanismos extrapenales que sancionan administrativamente las omisiones que se señalan en la norma. Ahora bien, de todo lo señalado por los entrevistados en referencia y conforme data los resultados del diagrama, concluyen que los elementos normativos del delito relacionados con el SOAT y la inspección técnico vehicular, ya se sancionan con otros mecanismos diferentes a la vía penal que resultan incluso se más eficaces a la sanción penal. En esa medida los entrevistados concluyen que en el proceso de aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público vulnera el sub principio de subsidiariedad del derecho penal, dado que las omisiones normativas previstas en el tipo legal como requisitos de consumación tienen medidas alternativas que ya sancionan como infracción administrativas y están se encuentran contemplados en el Reglamento Nacional de Tránsito y al estar reguladas administrativamente pierden su eficacia penal porque las medidas alternativas concientizan mejor que la norma penal. además, los entrevistados consideran que el no contar con SOAT e

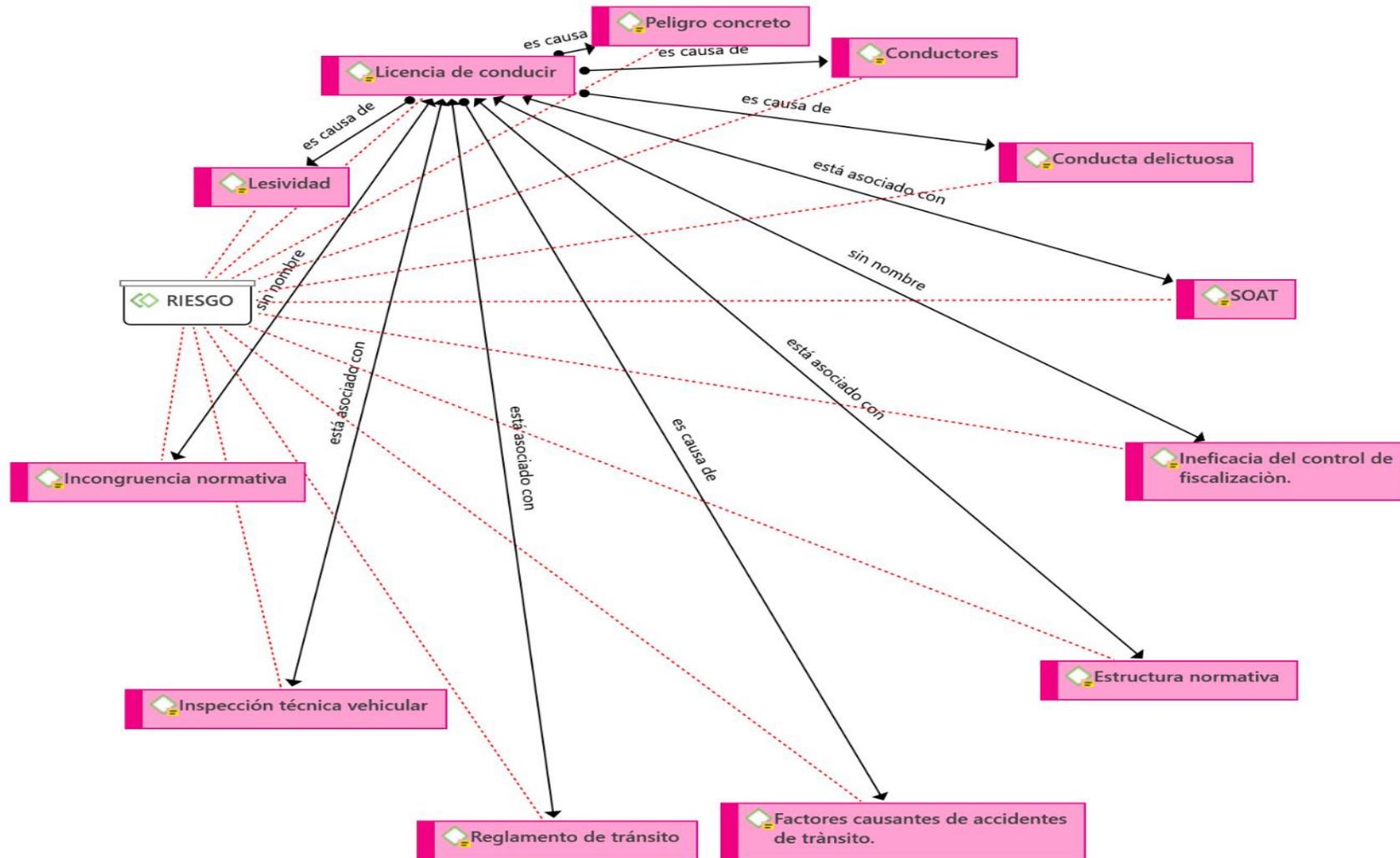
inspección técnico policial no tienen un efecto real de protección de bienes jurídicos en el ámbito penal y en consecuencia se desprende como una primera conclusión que no se consideró el subprincipio de subsidiariedad en la incorporación del delito.

Cabe agregar que algunos entrevistados enfatizan que las omisiones normativas del SOAT y la inspección técnico vehicular constituyen infracciones administrativas que son de mayor conocimiento de la población, especialmente de los conductores del transporte público porque para solicitar o tramitar la licencia de conducir necesariamente se informan que no contar con los requisitos de circulación o no contar con SOAT o la inspección técnico vehicular constituyen infracciones administrativas de tránsito, en tanto muchos conductores desconocen que dichas omisiones también constituyan el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

Con respecto, al tercer objetivo específico, de cómo se aplica el riesgo como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024.

Figura 4

Red semántica del tercer objetivo específico.



La subcategoría del riesgo incluye conceptos esenciales como el peligro concreto que requiere el tipo legal de producción de peligro en el servicio de transporte público y se relaciona con conceptos de lesividad del derecho penal, es decir que para que la conducta del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público se configure debe haber una puesta real del bien jurídico protegido por el tipo legal, como lo sería la vida, la integridad física, la seguridad del usuario, en ese sentido, se vincula con los códigos de licencia de conducir, en el entendido que un conductor debe tener su licencia de conducir para conducir un vehículo, caso contrario no tener licencia y conducir un vehículo en esas condiciones si produce un riesgo de lesión, asimismo en caso de concretarse un riesgo de lesión al usuario se subsume en una conducta delictiva y así, el riesgo se asocia a diversos términos como los conductores, incongruencia normativa, falta de control de fiscalización etc. Sobre el particular, en la entrevista 1 señala que, “debemos verificar si realmente se ha puesto en peligro concreto, los bienes jurídicos que se protegen, la vida, la salud, la seguridad, la integridad de las personas. Muchas veces el hecho de no contar con el SOAT, no contar con la licencia, con la revisión técnica, muchas veces advertimos que no necesariamente, solo por eso, se ha puesto en peligro el bien jurídico esencial” (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024).

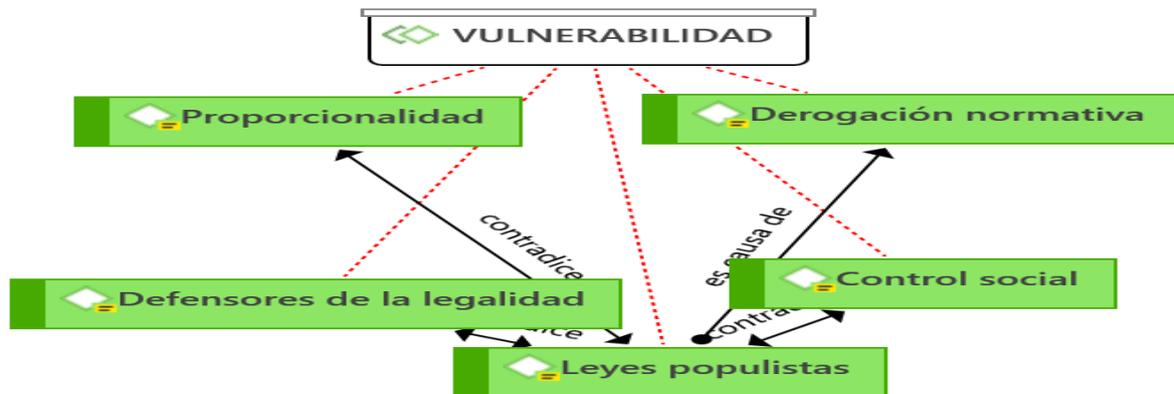
En esa misma idea, en la misma entrevista 1 indica también “qué pasa si el conductor de un vehículo de transporte público no está llevando pasajeros, qué pasa si el conductor del vehículo, además de no llevar pasajeros, su vehículo no tiene la inspección técnica vehicular, pero el vehículo es nuevo, en ese sentido, yo considero que no está poniendo en peligro estos bienes jurídicos esenciales. Sin embargo, en otras circunstancias, si es un vehículo antiguo, considero que sí, que sí estaría poniendo en peligro la seguridad de estos bienes” (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024); en este caso, se aprecia que el entrevistado considera que al momento de evaluar un caso concreto relativo al delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, se debe establecer si existe un riesgo de lesión a un usuario del transporte público, pero la evaluación del riesgo no sólo va depender de la carencia del SOAT o inspección técnico vehicular, sino dependerá que en el caso concreto se verifique que haya acontecido una situación real de peligro de un usuario de transporte público, riesgo que se evaluaría dependiendo que el vehículo lleve pasajeros a bordo, o en su caso, cuando se trata de la inspección técnico vehicular evaluar las características del vehículo, esto es, si es un vehículo nuevo o de antaño

y dependerá de la magnitud del riesgo para configurar el delito; asimismo en la entrevista 2 indica que, “el hecho de no contar con el SOAT o con la revisión técnica no vulnera, o sea, no genera un peligro a la sociedad, a la persona, pero cuando produzca un accidente de tránsito, mientras que no haya eso entonces deja muchos vacíos para señalar ello” (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024); en ese sentido, con relación a esta sub categoría, el entrevistado refiere que la omisiones del SOAT o inspección técnico vehicular no genera un peligro concreto a los bienes jurídicos que establece el tipo legal. Así también, en el contenido de la entrevista 7 se señala textualmente con relación al riesgo: “Con respecto al SOAT, no necesariamente, porque eso es un seguro y entonces, de esa forma creo que no hay una amenaza a la sociedad directamente. Ahora, con respecto, quizás a pasar la revisión técnica, sí podría tener un poco de influencia a la peligrosidad, ¿no? Porque si el vehículo no está en buen estado, puede causar una lesión, de repente si quiere frenar, no va a poder o quiere girar o la llanta está mal, puede causar un accidente, pero pienso que esta norma que se ha indicado ha abarcado de manera muy amplia y está basada al incremento de ciertos requisitos que se establece para la conducción de un vehículo, y en sí ver la peligrosidad, como le digo, solamente para mí el SOAT no debería estar incluido, quizás la revisión técnico vehicular”. En ese sentido, los entrevistados coinciden en señalar que la incorporación del SOAT y de la Inspección técnico vehicular no generan un riesgo de lesión al bien jurídico, por ello señalan que no hay peligrosidad con ese elemento normativo del SOAT y en el caso de la inspección técnico vehicular, el riesgo de lesión es relativo, es decir que las malas condiciones del vehículo del transporte público puede generar un accidente, pero ello de forma restringida porque no necesariamente la falta de inspección técnico vehicular significará que se cause un accidente. Así también refieren que en caso de que la conducta no signifique un riesgo de lesión podría habilitar un archivo definitivo de la investigación por ser atípico y en esa medida puede considerarse una forma de limitar la aplicación del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

Con relación al cuarto objetivo específico, consistente en analizar cómo se aplica la vulnerabilidad como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024.

**Figura 5**

*Red semántica del cuarto objetivo específico*



De la red semántica concerniente a la Vulnerabilidad como subcategoría de la tesis, en entendida como un concepto que agravia otros principios fundamentales tales como la proporcionalidad, el control social con la incorporación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, sobre este aspecto, según la red, la vulnerabilidad se encuentra asociada a los conceptos de leyes populistas, proporcionalidad, control social, defensa de la legalidad y derogación normativa. En ese entendido, sobre este particular, el entrevistado 1 refiere a la letra, “en este caso considero que sí hay una contravención al principio de mínima intervención del derecho penal, ya que se da una doble criminalización de esta conducta, porque para eso ya tenemos la imposición de una sanción administrativa, siendo ésta un mecanismo alternativo menos gravoso para sancionar esta conducta” (conversación de fecha 16 de mayo de 2024). De dicha entrevista, se entiende que el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público significa una vulneración al principio jurídico de mínima intervención del derecho penal, considerando que para la regulación de dichas conductas que se han tipificado como delito ya existían regulaciones administrativas. Así también, en la entrevista 1 señala “Yo considero que debería derogarse, como he mencionado, hay una doble criminalización, ahora, el principio de mínima intervención implica que solamente debe aplicarse el derecho penal cuando ya no quede más remedio, no hay otra sanción” (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024).

De lo dicho, se entiende que el entrevistado ha referido que la incorporación del delito en comento constituye una doble sanción penal y administrativa y por tanto

corresponde su derogación. En ese tenor, en la entrevista 7 indica que: “ Al decidir iniciar una acción penal, los fiscales deben asegurarse de que la respuesta penal sea proporcional al delito cometido, esto implica no solo evaluar la gravedad del delito, sino también las circunstancias particulares del caso, la personalidad del imputado y el daño causado y que esta proporcionalidad garantiza que no se utilicen sanciones excesivamente severas para delitos menores, respetando así el principio de intervención mínima” (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024). Estando a lo expuesto, el entrevistado considera que la acción penal que ejercita el Ministerio Público debe tomar en cuenta el principio de proporcionalidad de la pena, para efectos de solicitar la pena al imputado en aras de respetar el principio jurídico de mínima intervención del derecho Penal. Asimismo, en la entrevista 5 refiere que, “Tal vez una mejora y en su defecto, una de derogación, porque una mejora tal vez podría ser, no poner o buscar una tipificación más que incida mucho en el tema de acción dolosa, buscar una situación más que termine que el sujeto activo sabía o tenía conocimiento” (conversación personal de fecha 01 de junio de 2024). Esto es, para el entrevistado, el delito de producción de peligro debe ser derogado y de considerar una mejora de la norma, debería precisarse la tipicidad subjetiva.

En la entrevista 3 se indica: “Podría ser derogado, pero si quiere realizarse una mejora en su redacción, podría darse en el sentido de que deberían precisarse cuáles son los requisitos que deben contar acá los conductores de transportes públicos que no están señalados en el tipo penal, entonces, nosotros como operadores de justicia tenemos que remitirnos a la vía extrapenal. Pero el ciudadano de a pie, que de pronto le haces leer y le pones el conocimiento y ese articulado, no lo va a entender. Entonces ahí viene el desconocimiento de la norma en la población también, a las leyes que tienen que cumplir, entonces considero que debe haber un principio de una buena relación y pienso que debería suprimirse lo relativo con los documentos de SOAT o inspección técnica, estos documentos son indiferentes para la vulneración de la seguridad jurídica” (conversación personal de fecha 21 de mayo de 2023). Siendo así, el entrevistado en referencia se orienta por la derogación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, no obstante, considera que, de no ser el caso, debe mejorarse la redacción normativa suprimiendo del delito la exigencia del SOAT o la inspección técnico vehicular, considera además que hay desconocimiento de la norma por parte de la población y en ese extremo, en la redacción de la norma debería precisarse en torno a la tipicidad subjetiva. Así en la entrevista 4 refiere que,

“Yo creo que se debe derogar, francamente creo que se debe derogar, que, de mejorar los mecanismos, como dije, de control y de aplicación de las normas de tránsito, de las sanciones administrativas y de derogar esta ley. Yo entiendo que no tiene sentido. Si ya tenemos en nuestra legislación penal el delito de lesiones culposas, incluso con las circunstancias agravantes de conducción de ebriedad, de conducir con la inobservancia de normas de tránsito, de traslado, todo eso ya está en el delito de lesiones culposas y de homicidio culposo”; En esta entrevista se señala que debe derogarse la norma, dado que la integridad física, la vida, ya es un bien jurídico protegido por otros delitos como lesiones culposas y homicidio culposo, por lo que no se justifica su aplicación y postula la idea que al contrario debe mejorarse el control y la fiscalización administrativa para imponer las sanciones administrativas. Siguiendo a ello, se tiene la entrevista 2 donde se hace referencia: “En cuanto a lo antes señalado, yo considero que debería ser derogado. Ello debería ser derogado en razón a que no protege los bienes jurídicos que la misma norma señala, es que genera un peligro para la vida, la salud, la integridad física, las personas, al no cumplir con los requisitos de la ley para circular. Pero cuando hablamos de los requisitos para circular, no solamente hablamos de un SOAT o hablamos de una revisión técnica, también hablamos de una licencia de conducir. Entonces, no cumple estos requisitos, o sea, la norma en sí no, pero sí administrativamente nosotros podemos ver de que sí funcionaría estrictamente porque como ya se los había mencionado puede haber una suspensión. Entonces al suspender una licencia de conducir más bien nosotros proveemos de que esta persona ponga así en peligro la seguridad física de las personas, la salud, la vida. Entonces ahí sí cumpliría con un requisito, pero respecto al SOAT y la revisión técnica no” (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2014). Así de todas las entrevistas se desprende que la configuración normativa del delito vulnera el principio jurídico de mínima intervención del derecho Penal porque el delito no es proporcional con los fines de la pena y no se cumplen con los fines de protección del derecho penal, control social, en ese entendido comparten la opinión que debería derogarse el tipo penal por haber una incongruencia normativa y en su defecto podría mejorar la redacción normativa excluyendo el SOAT e Inspección técnico vehicular.

#### **IV. DISCUSIÓN**

En la investigación cualitativa, diversos elementos se entrelazan para comprender fenómenos sociales complejos. Las entrevistas proporcionan acceso a las experiencias y narrativas de los participantes, cuyos testimonios se codifican para revelar conceptos clave. Los aportes teóricos iluminan estas interpretaciones, generando conexiones que complementan y desafían las ideas emergentes de los datos recogidos.

Las investigaciones previas guían el rumbo de la nueva investigación al identificar patrones, vacíos y preguntas sin respuesta. Este contexto más amplio permite evaluar la continuidad e innovación del estudio actual, señalando tanto desafíos como oportunidades para nuevas contribuciones.

Las redes semánticas, elaboradas con ATLAS.ti ofrecen una visualización de las relaciones entre conceptos. Estas redes no son solo diagramas, sino hilos que unen las voces de los entrevistados con conceptos teóricos y evidencias empíricas. A través de estas visualizaciones, se identifican patrones, contradicciones y posibles líneas de investigación futura.

En alusión al resultado referido al objetivo general de la presente investigación, se advierte que se ha obtenido como resultado que la mínima intervención del derecho penal es un postulado, principio fundamental de todo estado de Derecho Democrático que legitima la aplicación del derecho penal a un caso concreto, se determina que el principio aludido es un criterio relevante y sustancial para seleccionar conductas o hechos que realmente sirvan para efectos de proteger bienes jurídicos esenciales y en esa medida, el delito de producción de peligro en el transporte público es un tipo legal que contraviene el citado principio, porque con la incorporación del delito no protege los bienes jurídicos fundamentales señalados en su estructura normativa. Complementariamente, Luke & Alceste, (2020), manifiestan que la doctrina de la intervención mínima destaca la importancia de que los sistemas legales minimicen su participación en los asuntos y libertades de las personas e intervengan solo en la medida necesaria para mantener el orden público y salvaguardar los derechos individuales; Asimismo, el resultado tiene relación con la investigación de Maza y Valdiviezo (2023) quienes realizaron un artículo en Ecuador, cuyo objetivo fue analizar la intervención penal mínima y el impacto que recae en el proceso penal relacionado con el poder punitivo del delito; así también, Cabrera (2020), señala que, a pesar de

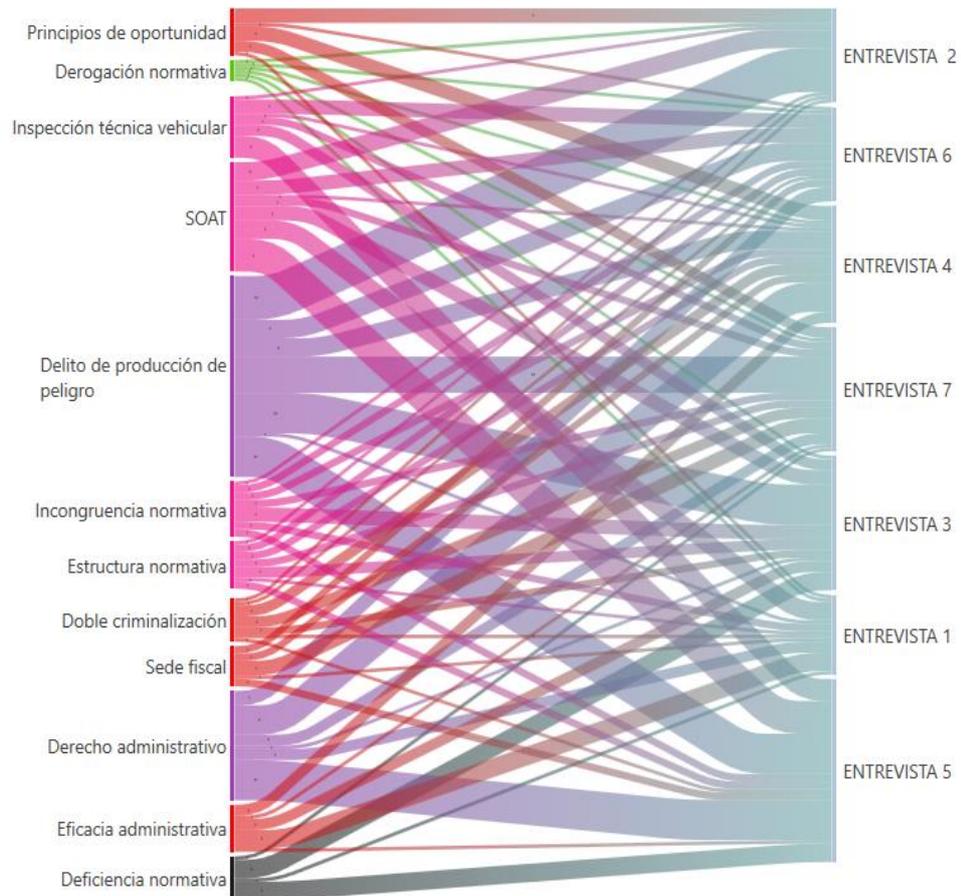
la implementación de disposiciones legales más severas como el artículo 273-A del Código Penal, que sanciona la producción de peligro en el transporte público, los índices de accidentes y lesiones siguen elevados. La percepción del castigo no disuade a los transportistas, quienes continúan infringiendo la ley debido a la ineficaz aplicación por parte de las autoridades”. En ese entendido, lo dicho se corresponde con la opinión del entrevistado 7, quien indica que, “no ha reducido accidentes de tránsito, yo advierto que los accidentes siguen en aumento, pero son relacionados más por factores de velocidad e imprudencia del conductor y negligencia del peatón” (conversación personal de fecha 06 de junio de 2024), por su lado, en la entrevista 4 ha referido que: “El principio de mínima intervención del derecho penal, también llamado la *última ratio*, es el criterio jurídico básico que señala que el derecho penal solo debe utilizarse cuando no haya otro remedio. También implica que las sanciones penales van a ser aplicadas solo a las infracciones más graves” (conversación personal de fecha 23 de mayo de 2024). Asimismo, en la entrevista 1 refiere que, “En este caso considero que sí hay una contravención al principio de mínima intervención del derecho penal, ya que se da una doble criminalización de esta conducta, porque para eso ya tenemos la imposición de una sanción administrativa, siendo ésta un mecanismo alternativo menos gravoso para sancionar esta conducta. Incluso considero también que son mucho más eficaces que una sanción penal” (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024). En ese tenor de ideas, la suscrita considera al igual que los entrevistados, que el Principio jurídico de Mínima intervención del derecho penal es relevante para la tipificación de conductas delictivas y es un principio que legitima la aplicación del derecho penal a una conducta humana, pero dicho criterio no se tomó en consideración en la incorporación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, porque la estructura normativa del tipo penal no permite que proteja los bienes jurídicos de seguridad, integridad física o la vida del usuario, dado que en el tipo legal se ha incorporado como elementos normativos dos presupuestos consistentes en el SOAT o la inspección técnico vehicular que convierte a la norma en ineficaz para el logro de sus objetivos. En ese entendido, se desprende que no se cumple con el principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público en general. En relación a la aplicación a nivel fiscal del principio de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, como se ha visto de los resultados de las entrevistas, hay una opinión que consideran que se aplica el

principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en sede fiscal cuando se arriba a un principio de oportunidad y otra opinión divergente que han referido por el contrario que la aplicación del principio de oportunidad no significa que estamos aplicando el principio de mínima intervención del derecho penal, porque considerar este principio en la evaluación del delito significaría que tendríamos que archivar la investigación. Sobre dicho resultado, la suscrita comparte la opinión relativo que en sede fiscal no se viene aplicando el principio de mínima intervención del derecho penal para resolver este tipo de delitos, considerando que el principio de oportunidad, si bien es una facultad que funciona como mecanismo alternativo que implica abstención del ejercicio de la acción penal cuando el imputado paga una reparación civil, pero en dicha solución del conflicto no se está valorando que el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público no se esté generando el riesgo de lesión al usuario, ni tampoco que el hecho tipificado se encuentra regulado en otros mecanismos extrapenales, por lo que, en esencia, cuando se trata de resolver este tipo de delitos en sede fiscal no se cumple con una debida valoración del principio de mínima intervención del derecho penal.

En este contexto, se puede considerar que hay una opinión diferenciada donde se señala por un lado que el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal se implementa de manera restrictiva en la sede fiscal de Chosica para el delito de creación de peligro en el servicio de transporte público a través de mecanismos alternativos como el principio de oportunidad y hay otra opinión que refiere por el contrario que aplicar un principio de oportunidad no implica una valoración del principio jurídico de mínima intervención del derecho penal.

**Figura 6**

*Diagrama Sankey del objetivo general*



El diagrama de Sankey presenta códigos principales, tales como doble criminalización, incongruencia o deficiencia normativas del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público. Asimismo, en el diagrama se resalta los códigos de principios de oportunidad como una forma de aplicación del principio de mínima intervención del derecho penal a nivel de los casos a resolverse en instancia fiscal. De igual forma, se hace referencia a los conceptos del SOAT y la inspección técnico vehicular que son dos elementos normativos del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público y conforme lo han referido los entrevistados la deficiencia normativa del delito incide precisamente por la incorporación de esos presupuestos, es decir, supeditar la consumación del delito a dichos presupuestos le dotan de ineficacia al delito y en consecuencia no cumple con las condiciones que exige el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal.

La interpretación del diagrama revela varias observaciones clave. El principio de oportunidad como aplicación en sede fiscal del principio jurídico de mínima intervención del derecho penal. Así también se revela el tema del riesgo y la vulnerabilidad, que conlleva a la derogación normativa, vinculado más bien a la ineficacia del delito por incluir en su estructura normativa la omisión de la inspección técnica vehicular y el SOAT. En contraste, la doble criminalización y la eficacia administrativa constituyen los factores que se han tomado en consideración para analizar el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

El diagrama de Sankey permite visualizar las vinculaciones entre los principios de oportunidad y el ejercicio fiscal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, asimismo permite identificar que la estructura normativa es incongruente o deficiente por sus presupuestos normativos del SOAT y la inspección técnico vehicular, ocasionando la ineficacia del delito para proteger bienes jurídicos relevantes y en esa medida se sugiere la derogación normativa del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

En alusión al resultado del objetivo específico 1, referido al análisis de cómo se aplica el sub principio de fragmentariedad como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024, se ha llegado a determinar que la fragmentariedad es un supuesto contenido en el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal y que implica que el derecho penal se aplica únicamente a conductas que agraven bienes jurídicos importantes y relevantes que permiten una convivencia pacífica o supervivencia de la sociedad tendientes a proteger bienes jurídicos fundamentales y en ese sentido, los entrevistados han señalado en forma concordante que el tipo penal de producción de peligro en el servicio de transporte público no cumple con dicha característica de proteger un bien jurídico relevante, asociado a su deficiente o incorrecta estructura normativa del delito, ya que en el proceso de aplicación del delito a los hechos concretos se desprende que los supuestos normativos que contienen el delito como exigencias normativas no logra proteger algún bien jurídico fundamental ni sirve para efectos de evitar accidentes de tránsito y en ese contexto con las conductas señaladas en la

norma no son eficaces para proteger los bienes jurídicos que se señala en el tipo legal. En esa línea complementariamente, Cavero (2019), señala el principio de fragmentariedad implica que solo las conductas más graves deberían estar sujetas a represión penal y dicha gravedad se representa por el grado de perturbación social causado. Asimismo, lo dicho se alinea meridianamente con lo que señala, Minaya (2021), quien destaca que el derecho penal debe ser la última opción (ultima ratio) y subraya la importancia de la fragmentariedad, señalando que la intervención punitiva debe ser constitucionalmente válida, respetar principios y libertades fundamentales, y ser evaluada frente a alternativas no penales para evitar la arbitrariedad". Así, en la entrevista 1, indica "el principio de fragmentariedad implica que sólo vamos a aplicar el derecho penal para conductas que sean graves o que afecten bienes jurídicos fundamentales. Ahora, como está descrita en la realidad el tipo penal, no protege esos bienes jurídicos relevantes y, por el contrario, contraviene dicho principio. Ahora, el hecho de que se sancione por el mérito de que no tiene SOAT o inspección vehicular, solamente por eso yo sí considero que sí se está contraviniendo el principio de fragmentariedad del derecho" (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024). En la entrevista 4 refiere que "se contraviene el subprincipio de fragmentariedad del derecho penal porque estamos sancionando conductas que ni son graves, ni afectan bienes jurídicos fundamentales y digo no son graves, porque si bien es cierto nosotros llevamos bueno la vida, la salud, la integridad física, claro, son trascendentes, son importantes, pero nosotros no estamos sancionando que se haya lesionado o que se haya matado, lo que estamos lesionando es la posibilidad de que podría, porque si llegara a suceder ya no estaríamos aplicando esta norma, estaríamos aplicando otra norma penal, la de lesiones culposas o la de homicidio culposo" (conversación personal de fecha 23 de mayo de 2024). De todo lo señalado y los resultados de la investigación, la suscrita comparte con la idea que en la incorporación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público se vulnera el subprincipio jurídico de fragmentariedad, por lo que no podría constituir un principio limitador del delito, porque el hecho que la norma esté promulgada obliga a intervenir a los conductores cuando no cuenten con SOAT o inspección técnico vehicular y procede una detención policial en flagrancia que abre una etapa de investigación necesariamente. Así también, en este contexto la suscrita concuerda con la opinión que el delito no protege bienes jurídicos esenciales como la vida, la integridad física y la seguridad del usuario, no obstante que la norma indique que protege esos bienes

jurídicos, debido que los elementos normativos que contiene el tipo legal a los cuales está sometido su configuración o consumación normativa no son conducentes a proteger esos bienes jurídicos, considerando que el SOAT, por ser un seguro obligatorio contra accidentes de tránsito, se activa cuando aconteció el delito y no coadyuva al hecho de prevenir un accidente de tránsito, sino es un efecto con fines de resarcimiento económico a favor de la víctima de un accidente de tránsito y en esa medida la carencia del SOAT no es viable para proteger la vida, la integridad física de la persona o el usuario del transporte público. En lo relacionado al otro presupuesto normativo referente a la inspección técnico vehicular, la suscrita considera que no es un factor determinante para evitar un accidente de tránsito y/o evitar la puesta en peligro al usuario del transporte público porque los factores desencadenantes de un accidente de tránsito inciden en otros factores diferentes a las fallas técnicas de un vehículo, en ese sentido no es un factor conducente para proteger al usuario del transporte público.

En alusión al resultado del objetivo específico 2, cómo se aplica el sub principio de subsidiariedad del derecho penal como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024, sobre el particular los entrevistados han resaltado que el sub principio de subsidiariedad es un principio que explica que el derecho penal sólo debe intervenir cuando no hay otros mecanismos alternativos al derecho penal, así se trasluce el aforismo jurídico de ultima ratio cuando otros mecanismos menos lesivos han fracasado en su finalidad protectora de bienes jurídicos y amerita la aplicación del derecho penal. En ese sentido, han manifestado a su vez, que se vulnera este sub principio con la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, ya que las conductas o supuestos normativos del delito consistente en la carencia del SOAT y la inspección técnico vehicular son supuestos que ya son sancionables en el reglamento Nacional de Tránsito y en esa medida consideran que esas conductas ya tienen regulación normativa que incluso resulta ser de mayor eficacia que la sanción penal, dado que las penas pecuniarias son las que afectan en mayor medida los intereses de los conductores del transporte público y por tanto consideran que no se respeta el sub principio de subsidiariedad en el proceso de aplicación del delito en el servicio de transporte público. En esa línea complementariamente, lo señalado se relaciona con lo

dicho por el teórico, Villavicencio (2006), quien refiere, “La subsidiariedad se define como un principio del derecho penal, que indica que la utilización del derecho penal debe producirse únicamente cuando se hayan agotado todos los demás mecanismos sociales disponibles, destacando así su función como último recurso. Esta necesidad se debe a la naturaleza consecuyente de las sanciones impuestas, lo que subraya la importancia de investigar modalidades alternativas de control social para hacer frente a las infracciones menos graves de los derechos legales”. Asimismo, el resultado se relaciona con el estudio descrito por Del Pozo (2021) en Ecuador, quien señaló sobre el principio de intervención mínima en el derecho penal que debe producirse solo después del fracaso de otros sectores legales y destaca la importancia de interpretar correctamente este principio para evitar gastos estatales innecesarios y salvaguardar los derechos individuales, concluyendo que el principio actúa como un mecanismo de defensa vital contra el poder represivo del Estado ecuatoriano, destacando la necesidad de activar el poder punitivo del Estado y garantizar su aplicación adecuada para mantener la eficacia y la justicia en el sistema legal y, al mismo tiempo, minimizar los costos”. Lo dicho se vincula en alguna medida con la entrevista 2 donde se señala que, “claro, existen, como ya se ha venido desarrollando en toda la entrevista, para eso el Reglamento Nacional de Tránsito, el mismo que sanciona administrativamente el hecho de no contar con SOAT, no contar con inspección técnico-vehicular, no contar con licencia de conducir u otros. Entonces, ya en este tipo de casos, no habría la necesidad de penalizar, de que estos actos de no contar con estos instrumentos sean penalizados. Ahora, como se ha venido mencionando, también existen otras instituciones sancionadoras que podrían ayudar a ello y también a controlar y prevenir” (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024). En ese entendido, en opinión de la suscrita, el sub principio de la subsidiariedad como componente del principio de mínima intervención del derecho penal importa como un límite a la tipificación del delitos, significando que antes de tipificar una conducta como delito, debe evaluarse que dichas conductas no se encuentren reguladas en otras vías extrapenales o que no tengan otros mecanismos de protección, agregando que sólo debe proteger bienes jurídicos esenciales para la buena convivencia del ser humano en sociedad. Es decir, el proceso de criminalización de conductas debe respetar los principios componentes de la mínima intervención del derecho Penal, que es un postulado que legitima el ius puniendi estatal. En el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público se consignan como presupuestos normativos, poner en peligro la vida, la

seguridad y la integridad física, no tener los requisitos de habilitación para circular, además no contar con SOAT o la Inspección técnico policial, siendo que en relación al SOAT o la inspección técnico vehicular son requisitos administrativos regulados en el reglamento Nacional de tránsito y se denominan infracciones administrativas que acarrear generalmente sanciones de multa, partiendo de esa premisa, se desprende que la criminalización del delito ya vulnera el principio de subsidiariedad ya que habiendo sanciones en otras vías menos gravosas que el derecho penal se optó por sancionar penalmente las omisiones normativas.

En alusión al resultado del objetivo específico 3, consistente en cómo se aplica el riesgo en el derecho penal como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024. Al respecto, los resultados de las entrevistas en relación al riesgo en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, señalan que en el delito exige como uno de los elementos el riesgo de lesión física al usuario por ser un delito de peligro concreto, pero ese riesgo no se refleja con la comisión del delito, entendiéndose que el riesgo de lesión no se configura con la carencia del SOAT o la carencia de la inspección técnica vehicular, dado que el no contar con SOAT no va evitar que se origine un accidente de tránsito y por ende no va evitar un daño a la integridad física de la persona y la carencia de la inspección técnico vehicular, los entrevistados coinciden en señalar que implica un riesgo de lesión al usuario pero es de forma relativa, ya que dependerá de las circunstancias del caso en particular. En esa línea complementariamente, los resultados se relacionan con lo dicho por el teórico, Peña (2020), quien señala que los delitos de peligro concreto no requieren la ocurrencia de un daño para ser penalizados, basta con demostrar que la conducta representa un riesgo real para un bien jurídico, enfocándose en la prevención y amerita que el bien jurídico está en riesgo y dicho riesgo debe exceder los límites normativos y no debe infringir normas extrapenales y es esencial demostrar que el bien jurídico fue realmente amenazado, respetando el principio de lesividad.” Asimismo, como antecedente, se tiene que los resultados se comparan con lo dicho por el autor Valdez (2020), quien refirió que el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público de pasajeros es un delito de peligro concreto, exigiendo que la conducta cree un riesgo real para las personas. Además, es una ley penal en blanco, que depende de normas extrapenales y manifiesta que no tener SOAT o inspección técnica es relevante, pero su ausencia

no genera automáticamente un riesgo. La falta de inspección técnica sí podría presentar un peligro, pero requiere evaluación caso por caso”. Sobre el particular, lo señalado guarda relación con lo dicho en la entrevista 2 donde señala que, “En ese sentido, al no tener un SOAT no genera un riesgo de lesión y tampoco va a evitar que se cause un accidente o sea el tener un SOAT o una revisión técnica no puede evitar un accidente de tránsito, puede ser un choque, un atropello o desviarse de su carril por otros factores” (conversación personal de fecha 16 de mayo de 2024). Como se desprende, la entrevistada indica que la carencia del SOAT no significa puesta en peligro de lesión y resalta que la consideración del SOAT es el elemento que le resta de eficacia al tipo penal convirtiéndola en una construcción normativa incorrecta. Asimismo, en la entrevista 4 refiere que, “pero también tenemos que decir, que los accidentes de tránsito en su mayoría se están produciendo por otros factores que no tienen nada que ver con este dispositivo legal, se deben a exceso de velocidad, se deben a inobservancia de las reglas de tránsito, se debe a conducciones en estado de ebriedad, entre otros” (conversación personal de fecha 23 de junio de 2024). Sobre este extremo, la entrevistada resalta la idea que los accidentes de tránsito que generan lesiones al usuario no inciden en el SOAT o la inspección técnico vehicular, sino que los factores desencadenantes que producen el riesgo o la lesión son debido a otros factores como exceso de velocidad, maniobras del conductor, conducción en estado de ebriedad. Siendo ello así, a criterio de la suscrita, concuerda que el tipo legal en análisis no genera un peligro de lesión al usuario, para ello se considera en primer lugar, que el delito es de peligro concreto, lo que significa que su configuración normativa exige por un lado que la acción sea lo suficientemente idónea para producir una lesión a la integridad física o a la vida del usuario y estipula que la acción se corresponda con la prestación de un servicio de transporte público, sin contar con los requisitos de ley para circular, además que no cuente con SOAT o inspección técnico vehicular, debiendo generar dichas acciones un peligro para la vida e integridad física de la persona y en opinión de la suscrita, el primer elemento referente a los requisitos de ley para circular, es una exigencia que nos remite a las normas administrativas, pero no especifica a qué tipo de infracciones o requisitos se refiere, no obstante que pueda resultar obvio que hace referencia al reglamento nacional de tránsito y quizá se refiera a las autorizaciones para efectuar el servicio de transporte público, pero el supuesto previsto en la norma no es específico, resultando bastante vaga y genérico y en esa medida ya constituye un defecto en la estructura normativa que no permite

determinar si las remisiones a las que hace referencia son idóneos o suficientes para poder generar una lesión. El segundo punto está referido que la configuración normativa del delito se supedita a la exigencia del SOAT, pero en concordancia con los resultados de la investigación, se desprende que el SOAT no es idóneo para sostener que va evitar una lesión física a la persona o que la carencia del SOAT represente un grado de peligro de lesión, no siendo la naturaleza del SOAT el evitar un accidente de tránsito porque es un seguro contra accidentes de tránsito que únicamente va coadyuvar la atención médica cuando ya se suscitó el accidente de tránsito y no antes, en ese contexto, esta exigencia normativa no significa la generación de un riesgo de lesión al usuario de transporte público. Ahora bien, con relación a la inspección técnico vehicular, es de mérito considerar que la inspección es un procedimiento diseñado para asegurar que un vehículo cumpla con los estándares de seguridad y funcionamiento mecánico establecidos por las normativas vigentes. Sin embargo, el hecho de que un vehículo no haya pasado esta inspección no implica necesariamente que cause un riesgo de lesión a la integridad física de las personas porque para ello se deberá tomar en cuenta las condiciones variadas de mantenimiento, el comportamiento del conductor, dado que la forma en que se conduce un vehículo juega un papel crucial en la seguridad vial, guarda relación con un conductor prudente y atento puede compensar los defectos menores del vehículo y evitar situaciones peligrosas y por el lado contrario, un conductor imprudente puede convertir incluso un vehículo en perfecto estado en una amenaza para la seguridad y otros factores contextuales para evaluar adecuadamente el nivel de riesgo real. En ese contexto, todos los elementos normativos del delito que se exigen para su configuración normativa no son adecuados para evitar un riesgo de lesión para la integridad física o la vida de los usuarios.

En alusión al objetivo específico 4 referido, al análisis de cómo se aplica la vulnerabilidad como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024, de los resultados de las entrevistas se desprende que la vulnerabilidad es entendida desde el enfoque que la incorporación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público agravia el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal y asimismo la ineficacia que resulta del delito la convierte en una contravención a los principios de proporcionalidad de la pena, lesividad, el control social del derecho penal, la legalidad, considerando que la

estructura normativa es incongruente o deficiente que no logra los objetivos de proteger la vida, la integridad física del usuario del transporte público, en ese entendido, los resultados de la investigación inciden que en efecto existe una vulneración a principios fundamentales con la incorporación y aplicación de este delito, asociado a la idea que el Derecho Penal es un mecanismo de aplicación de última ratio, sólo cuando los bienes jurídicos no pueden ser protegidos por otros medios menos lesivos o extrapenales y la consideran como una garantía del ciudadano, condición que no se cumple con el tipo legal de producción de peligro en el servicio de transporte público por lo que algunos de los entrevistados consideran que se debe mejorar la redacción normativa eliminando definitivamente el presupuesto normativo del SOAT y para otro grupo de entrevistados señalan que la norma debería derogarse dado que no tiene eficacia alguna para prevenir un accidente de tránsito. Complementariamente, Billis & Knust, (2024) refieren que: “El principio de proporcionalidad establece que las acciones de un organismo gubernamental no deben exceder lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo y deben equilibrar los métodos utilizados. En el ámbito legal, este principio evalúa si las medidas gubernamentales afectan las libertades individuales, asegurando que cualquier restricción esté alineada con el objetivo y sea imprescindible. Este principio es vital para analizar la legitimidad y razonabilidad de la intervención estatal, evitando restricciones injustas de los derechos. En esencia, protege contra intervenciones excesivas o innecesarias de las autoridades, promoviendo la equidad, la lógica y la defensa de los derechos humanos dentro del marco legal”. Asimismo, Aponte & Abraham (2021), en un estudio realizado examinaron los paradigmas legales del positivismo y la posmodernidad en las sentencias emitidas por los magistrados en relación con el principio de mínima intervención. El resultado de esta investigación produjo un escrutinio interdisciplinario, multisectorial y sistemático de los límites del derecho penal. Demostró que la aplicación del derecho penal estaba influenciada por factores como la normativa, la política, la moralidad y la ética, entre otros (posmodernismo). En última instancia la investigación afirma que los paradigmas legales del positivismo y la posmodernidad influyen en la determinación de los magistrados con respecto al principio de intervención mínima en el derecho penal. Esto destaca además que la práctica del derecho penal es el producto de una combinación de consideraciones regulatorias, políticas, morales y éticas”. En el sentido expuesto, en la entrevista 7 refiere que “podemos hablar de una leve contravención a la mínima intervención del derecho, porque este delito de producción de peligro en el

servicio de transporte público es un tipo penal que resulta ineficaz para proteger la vida, la integridad de la persona, considerando que el requisito del SOAT no asegura una protección real de los bienes jurídicos, dado que el SOAT un seguro contra accidentes de tránsito y en esa medida no sería viable para evitar que el usuario del transporte público no sea lesionado. En relación a la inspección técnico vehicular que se aplica cuando conducen estos vehículos, si implica que el vehículo debe estar en buenas condiciones técnicas y eso obviamente puede evitar que el vehículo presente desperfectos, se despiste o pierda los frenos, pero los accidentes de tránsito son ocasionados más por otros factores ajenos a ello” (conversación personal de fecha 06 de junio de 2024); Así también, en la entrevista 3 indica que, “Podría ser derogado, pero si quiere realizarse una mejora en su redacción, podría darse en el sentido de que deberían precisarse, cuáles son los requisitos que deben contar acá los conductores de transportes públicos que no están señalados en el tipo penal, entonces, nosotros como operadores de justicia tenemos que remitirnos a la vía extrapenal. Pero el ciudadano de a pie, que de pronto le haces leer y le pones el conocimiento y ese articulado, no lo va a entender. Entonces ahí viene el desconocimiento de la norma en la población también, a las leyes que tienen que cumplir, entonces considero que debe haber un principio de una buena relación y pienso que debería suprimirse lo relativo con los documentos de SOAT o inspección técnica, estos documentos son indiferentes para la vulneración de la labor jurídica” (conversación personal de fecha 21 de mayo de 2024)

Por el contrario, en la entrevista 4, indica: “Yo creo que se debe derogar, francamente creo que se debe derogar, que se de mejorar los mecanismos, como dije, de control y de aplicación de las normas de tránsito, de las sanciones administrativas y de derogar esta ley. Yo entiendo que no tiene sentido. Si ya tenemos en nuestra legislación penal el delito de lesiones culposas, incluso con las circunstancias agravantes de conducción de ebriedad, de conducir con la inobservancia de normas de tránsito, de traslado, todo eso ya está en el delito de lesiones culposas y de homicidio culposo. La introducción de esta figura delictiva es totalmente innecesaria, no previene nada, ya lo hemos dicho, no resuelve nada, no disminuye los accidentes” (conversación personal de fecha 23 de mayo de 2024). En este extremo, la suscrita considera que el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público vulnera diversos principios jurídicos esenciales que legitiman el ius puniendi estatal, tales como el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal que está

asociado a los conceptos de proporcionalidad, control social y lesividad del delito, dado que los presupuestos normativos del delito relativos al SOAT y la inspección técnico vehicular son supuestos que ya se sancionan administrativamente y están previstas en el reglamento Nacional de Tránsito como infracciones administrativas graves y en ese sentido, antes de la incorporación de la norma, ya estaban los mecanismos extrapenales que regulan estas omisiones normativas, por lo que resultaba innecesario regular estas conductas con la criminalización y el uso del derecho penal.

Al respecto, según la exposición de motivos del decreto de urgencia 19-2020 que incorpora el delito, contiene una exposición de motivos que incide principalmente que el delito se incorpora con la finalidad de reducir los accidentes de tránsito que estaban en aumento alarmante cada vez más, por lo que resultaba necesario implementar una norma que tienda a evitar un riesgo de lesión a los usuarios del transporte público, además se indica en los motivos de la ley que no había recursos financieros para efectuar un control administrativo suficiente y a partir de ello era necesario incorporar esta norma como un intento de paliar el incremento de accidentes de tránsito, sin embargo como se ha obtenido de los resultados la norma no ha cumplido con sus objetivos y fines propuestos, porque no evita que se causen más accidentes de tránsito por la deficiente o incorrecta estructura normativa, en esa medida tanto en la incorporación como en la aplicación vulnera los principios de mínima intervención del derecho penal, así como los principios de proporcionalidad al no cumplir la norma con los objetivos propuestos de reducir los accidentes de tránsito y la lesividad del derecho penal que también implica que el derecho penal sólo se debe aplicar cuando hay un riesgo de producirse la afectación de un bien jurídico y como ya se ha señalado, los presupuestos de consumación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público referidos a la carencia del SOAT no pone en riesgo alguno la integridad física del usuario en su forma preventiva y la carencia de la inspección técnico vehicular constituye en menor medida una puesta de peligro de lesión. Por tales consideraciones, la suscrita considera que la norma es deficiente debido a su incorrecta estructura normativa y vulnera variados principios fundamentales del derecho penal, por lo comparto la idea de algunos de los entrevistados que sostienen que la norma debería mejorarse en su redacción normativa, debiendo precisarse en cuanto a su primer presupuesto normativo cuáles son esos requisitos que lo habiliten para circular y suprimir el requisito de la carencia del SOAT.

## **V. CONCLUSIONES**

### **Primera**

La incorporación del delito previsto en el artículo 273-A del Código Penal vulnera el principio jurídico de mínima intervención porque no se tomó en cuenta los mecanismos alternativos existentes para regular dichas conductas omisivas referidas al SOAT y la revisión técnico vehicular y además la configuración normativa del delito no pone en riesgo los bienes jurídicos señalados en el tipo penal asociada a una incorrecta tipificación normativa del delito. Asimismo a nivel fiscal, hay una opinión dividida en cuanto a la consideración que los operadores aplican el principio de mínima intervención del derecho penal frente a estos delitos de producción de peligro en el servicio de transporte público mediante la facultad del principio de oportunidad porque es una forma de evitar el ejercicio de la acción penal por delitos de esta naturaleza, en tanto la otra opinión considera que el principio de oportunidad no constituye la aplicación del principio de mínima intervención del derecho penal.

### **Segunda**

La incorporación y aplicación de dicho delito transgrede la fragmentariedad del derecho penal. Esto se debe a que el delito no protege bienes jurídicos esenciales como la vida, la integridad física y la seguridad del usuario. La configuración normativa del delito, referido a la carencia del SOAT como elemento normativo y la inspección técnico vehicular, no protege adecuadamente los bienes jurídicos de la libertad, la vida y la salud del usuario porque no constituye conductas de riesgo y en consecuencia no funciona como principio limitador del principio de mínima intervención del derecho penal.

### **Tercera**

La incorporación y aplicación del delito de producción de peligro en el transporte público vulnera la subsidiariedad porque a nivel administrativo sancionador existen los mecanismos extrapenales que ya regulan los supuestos normativos del delito, esto es, cuando se carece de SOAT y la inspección técnico vehicular son conductas y/o acciones que el Reglamento Nacional de Transito sanciona como infracción grave, asimismo se ha concluido que las sanciones administrativas frente a la carencia del SOAT o inspección técnico vehicular resultan ser de mayor eficacia que concientiza en mayor medida al conductor para evitar incurrir en esos hechos en relación a las

sanciones penales, debido a factores asociados al conocimiento de la norma por parte del conductor del vehículo de transporte público o privado y al factor económico, porque se considera que las sanciones económicas son más disuasivas, siendo ello así, el referido sub principio no se aplica como un factor limitador del uso del derecho Penal.

#### **Cuarta**

La normativa exige que el servicio de transporte se preste sin cumplir con los requisitos de ley, sin SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) y sin inspección técnica vehicular, sin embargo, esos supuestos previstos no suponen riesgo de lesión para la integridad física o la vida de los usuarios, dado que el SOAT está diseñado para cubrir los costos médicos en caso de accidentes de tránsito, su función es proporcionar asistencia post accidente y no actuar como un mecanismo preventivo y la inspección técnico vehicular si tiene un efecto preventivo relativo, ya que un conductor prudente puede mitigar riesgos incluso en un vehículo con defectos menores, mientras que un conductor imprudente puede crear peligros incluso en un vehículo en perfecto estado. En ese sentido, la vaguedad en los requisitos legales para circular, la naturaleza del SOAT y las consideraciones sobre la inspección técnica vehicular revelan que estos componentes, tal como están definidos en la actualidad, no genera un riesgo para la integridad física del usuario.

#### **Quinta**

Se concluye que en el proceso de aplicación del delito se vulnera el principio de proporcionalidad y lesividad del derecho penal, entendiendo que la vulneración de la proporcionalidad guarda relación con el hecho que la norma incorporada no cumple con sus fines y/o objetivos de reducir los accidentes de tránsito y así también vulnera otros principios como de lesividad del derecho penal, el control social asociados a la deficiencia o incorrecta estructura normativa del delito referidos al SOAT y la inspección técnica vehicular. En mérito de ello, hay una opinión divergente, quienes opinan por un lado que corresponde una mejora en la redacción normativa eliminando el presupuesto del SOAT y la inspección técnico vehicular de la norma y otra opinión, quienes señalan que corresponde la derogación de la norma por su ineficacia e incorrecta estructura normativa del delito.

## **VI. RECOMENDACIONES**

### **Primera**

A los encargados defensores de la legalidad, sobre el objetivo general, se recomienda que al momento de resolver los casos relativos a la producción de peligro en el servicio de transporte público deben evaluar si la acción del sujeto activo puede poner en riesgo los bienes jurídicos importantes y de no ser así, proceder con el archivo de las investigaciones, bajo el argumento de defensa de principios fundamentales de la mínima intervención del derecho penal que engloban los conceptos de fragmentariedad, subsidiariedad, proporcionalidad y lesividad del derecho penal.

### **Segunda**

A los legisladores y autoridades competentes, en relación con el primer objetivo específico sobre la fragmentariedad del derecho penal, se recomienda que es necesario revisar y posiblemente reformar la estructura normativa del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, para asegurar que sean verdaderamente eficaces en la protección de bienes jurídicos esenciales e importantes correspondientes a quienes usan este tipo de servicios para trasladarse.

### **Tercera**

A las autoridades competentes del área de fiscalización de tránsito vehicular, con relación al segundo objetivo específico, en torno a la subsidiariedad del derecho penal, se recomienda que deben implementar medidas y estrategias tendientes a ejercer un mejor control administrativo del cumplimiento de las normas estipuladas en el Reglamento Nacional de Tránsito, en aras de lograr la eficacia de la normas administrativas en la regulación de conductas con fines de evitar penalizaciones excesivas que desnaturalizan un Estado de derecho y democrático.

### **Cuarta**

A los representantes de la legalidad, a la luz de los hallazgos relacionados con el tercer objetivo específico sobre el riesgo, se recomienda que en las investigaciones por el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público evalúen si la acción del sujeto activo puso en peligro de manera idónea la vida, la salud y la integridad física del usuario. En caso de que no haya tal peligro, deben proceder con el archivo de la investigación, basándose en el principio de mínima intervención del derecho penal, que establece que la acción no implica un peligro para bienes jurídicos esenciales para el usuario y la sociedad.

## **Quinta**

A los legisladores y autoridades competentes en la promulgación de la norma, en relación al cuarto objetivo, referido a la vulnerabilidad se recomienda que en la tipificación delictiva se debe evaluar en primer lugar el principio jurídico de mínima intervención del Derecho Penal y otros principios que legitiman la aplicación del derecho penal y en esa medida se sugiere revisar el tipo penal previsto en el artículo 273A del código penal en aras de poder estructurar correctamente la normativa prevista debiendo efectuar un estudio detallado que identifique los factores de riesgos relevantes para la sociedad, lo cual deberá implicar necesariamente que se excluya del tipo legal los requisitos del SOAT y de la Inspección técnico vehicular.

## REFERENCIAS

- Alvarez Gallou, Luis (2003). *Còmo hacer una investigaciòn cualitativa*. Mexico Paidos Mexicana, S. A.
- Arias Valencia, M. M., & Giraldo Mora, C. V. (2011). *El rigor científico en la investigación cualitativa*. Colombia: Universidad de Antioquia, Facultad de Enfermería. <https://acortar.link/n4LihC>
- Banks, M. (2010). *Los datos visuales en investigación cualitativa*. Madrid: Ediciones Morata.
- Barbour, R. S. (2021). Checklists for improving Rigour in Qualitative Research: A Case of the Tail Wagging the Dog. *Education and debate*.
- Braun Virginia & Clarke Victoria (2019). Reflecting on reflexive thematic analysis. *Qualitative Research in Sport, Exercise and Health*. DOI:[10.1080/2159676X.2019.1628806](https://doi.org/10.1080/2159676X.2019.1628806)
- Billis, E., Knust, N., & Rui, J. P. (Eds.). (2021). *Proportionality in crime control and criminal justice*. Hart Publishing.
- Cabrera, F. C. (2005). Categorization and triangulation as processes of validation of Knowledge in Qualitative investigations. *Theoria Ciencia arte y humanidades*.
- Cavero, P. G. (2019). *Derecho Parte General*. Lima: Ideas Solucion Editorial SAC.
- Creswell De John W., Poth Cheryl N. (2018), *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches*. Library Of Congress-Cataloging-in-publication data.
- Creswell, J. W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches* (4th ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.
- De la Torre García, F. G. (2023). *Crises of the ultima ratio príncipe: ¿Shall we resume the constitutional criminal law guidance? En Crisis of the Criminal Law in the Democratic Constitutional State (pp. 37–55)*. Springer International Publishing.
- Del Pozo Carrasco, C. X. (2021). El principio limitador de mínima intervención del derecho penal y el poder punitivo del estado ecuatoriano. *Universidad Regional Autónoma de los Andes*. <https://acortar.link/g8X2dw>
- División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL (Ed.). (2015). *Desempeño de América Latina y el Caribe durante los primeros años de la década de acción por la seguridad vial*. <https://acortar.link/koMzjV>.
- Flick, U. (2015). *El diseño de investigación cualitativa*. Madrid: Morata S.L.

- García Ramírez Sergio (2022). Aportes de Sergio García Ramírez al Derecho Penal. México: Instituto de Investigaciones jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México.
- Guirao, R. A. (2010). Constitución y principio del derecho penal, algunas bases constitucionales. En R. A. Guirao. Barcelona.
- Guba, E. y Lincoln, Y. (1994). The Sage Handbrook Of Qualitative Research Third edition, Sage publications, London New Delhi.
- Hurtado Pozo, J. (1987). Manual de Derecho Penal. (2a. ed.) Lima: Eddili.
- Janampa Mansilla M. A. (2023). Eficacia del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros en Lima Este, 2020-2021. Universidad César Vallejo.
- Keats Daphne M. (2009). *Entrevista Guia pràctica para estudiantes y profesionales*. Mexico: Mcgraw-Hill/interamericana Editores, S.A. de C.V.
- Lebedev, A. (2022). Criminal policy in the field of road safety at the present stage. Legal Science and Practice: Journal of Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia. <https://acortar.link/7LM03n>
- Lopezosa Carlos, L. C. y. J.-J. B.-V. (2023). Testeando ATLAS.ti con OpenAI: hacia un nuevo paradigma para el análisis cualitativo de entrevistas con inteligencia artificial. Serie Editorial DigiDoc. PCUV05/2023. <https://acortar.link/UxKcej>
- Luke, T. J., & Alceste, F. (2020). The mechanisms of minimization: How interrogation tactics suggest lenient sentencing through pragmatic implication. Law and Human Behavior. <https://doi.org/10.1037/lhb0000410>.
- Maza Espinoza, J. A., & Valdivieso Vintimilla, S. (2023). Intervención mínima penal: su incidencia e importancia en el desarrollo del proceso penal frente al poder punitivo del Estado. Conciencia Digital. <https://acortar.link/VN3i2G>.
- Minaya Bautista, C. E. (2022). Cuestionamientos al carácter de última ratio del derecho penal a partir de las nuevas orientaciones político-criminales en la legislación penal peruana [Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo]. <https://acortar.link/fimcHg>
- Milošević, M., & Banović, B. (2021). Endangering the public traffic: Criminal law regulation and practical doubts. Pravo.
- Mir Puig S. y Queralt Jiménez Joan J. (2010). *Constitució i principis del Dret Penal: algunes bases constitucionals*. Tirant lo Blanch.

- Mir Puig S. (2003). *Introducción a las Bases del Derecho Penal*. Montevideo-Buenos Aires: IB d F.
- Muñoz Conde y Mercedes García Aran, F. M. (2010). *Derecho Penal parte general 8 edición*. Tirant Lo Blanch.
- Muñoz C. F. (1985). *Derecho Penal y control social*. España: Graficas del exportador Caracuel 15 Jerez.
- Munarriz Begoña (1992). *Técnicas y métodos de investigación cualitativa*. Universidad de Coruña, Servicio de Publicaciones Vasco-España.
- Muñoz Conde Francisco, M. G. (2010). *Derecho Penal Parte General*. Valencia: Tirant Lo Blanch.
- Organización Panamericana de la Salud ((2021). *Semana de la Seguridad Vial: OMS presentó Plan Mundial para reducir 50% las muertes y traumatismo en 2030*. <https://acortar.link/n2PCS9>.
- Oficina de la Defensoría del Pueblo (2023) reporte defensorial de Accidentes de tránsito 1-Abril 2023. URL: <https://acortar.link/tPxByH>
- Organización Mundial de la Salud (2023). Traumatismos causados por el tránsito. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.
- Ortega Pérez, N. N. (2018). *La intervención del derecho penal en relación con la seguridad vial en Colombia*. Universidad Santo Tomás. DOI <http://dx.doi.org/10.15332/tg.mae.2018.00164>
- Peña Cabrera Freyre, A. (2020). *Análisis del nuevo delito de producción de peligro en medios de transporte público*. LP Pasión por el Derecho <https://acortar.link/rw2B6Y>
- Peña Cabrera Freyre A.R. (2007). *Derecho Penal parte General*. Lima: Rodhas.
- Piñero Martín M. L, Rivera Machado M.E, & Esteban Rivera, E. R. E. (2019). *Proceder del investigador cualitativo*. industria gráfica Peruana Corporación Fabriray E.I.R.L.
- Popovych, N., M.P. Shulgin State Road Research Institute State Enterprise - DerzhdorNDI SE, Kyiv, Ukraine, Belenchuk, O., Bondar, T., Tepliuk, Y., M.P. Shulgin State Road Research Institute State Enterprise - DerzhdorNDI SE, Kyiv, Ukraine, M.P. Shulgin State Road Research Institute State Enterprise - DerzhdorNDI SE, Kyiv, Ukraine, & M.P. Shulgin State Road Research Institute State Enterprise - DerzhdorNDI SE, Kyiv, Ukraine. (2022). Determination of the

- road safety rating for selecting the priority of carrying out the road safety inspection. Dorogi i mosti. <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2022.25.222>.
- Puig, S. M. (2003). *Introducción a las bases del derecho Penal*. Buenos Aires-Argentina: IB de F.
- Pustová, NO (2022). Despenalización de los delitos penales en el contexto de la política penal. *Jurisprudencia analítica y comparada*.
- Quispe Yactayo L. A. (2020). *Principio de mínima intervención en investigación preliminar en el delito de falsa declaración en procedimiento administrativo Distrito Fiscal Lima 2020*. Universidad César Vallejo.
- Rivera Rosales Elsa E; Torres Ramírez Roberto; Gómez Rodríguez Iván A; Rodríguez García Carlos E; Londoño Millán Noelia; Fraga Almanza Jose L; Saldivas Rojas Jose D (2021) *Problemática del transporte público en la ciudad de Saltillo, Coahuila*. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*. <https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/1122/1515>
- Rodríguez León, L. C. (2023). *Los delitos de tránsito en Iberoamérica hacia una norma común y un sistema alternativo de pruebas de embriaguez* [Universidad de Murcia de España]. <https://acortar.link/G1ND1r>
- Shramko, S. S. (2022). Implementation in Ukraine of the state policy to reduce the severity of the consequences of road accidents. *Herald of the Association of Criminal Law of Ukraine*. <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2022.18.268272>
- Trujillo Aponte, W. A. (2021). *Análisis de los paradigmas jurídicos "Positivismo" y "Posmodernismo" y su influencia en las decisiones de los magistrados, respecto al principio de mínima intervención del Derecho penal* (Tesis de maestría, Universidad de San Martín de Porres). Universidad de San Martín de Porres.
- Valdez Vargas, E. A. (2020). *El delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros en tiempos de covid-19*. LP; <https://acortar.link/nfZFfW>
- Vargas Z. (2009). *La Investigación Aplicada: Una Forma de conocer las Realidades con evidencia Científica*, de la Universidad de Costa Rica.
- Vilchez Chinchayán Ronald, et al, (2011). *Algunos criterios para diferenciar los delitos de peligro en las infracciones administrativas en el aspecto objetivo*. En *Gaceta jurídica*.

- Villavicencio Terreros, F. (2017). *Derecho Penal basico*. Lima: fondo editorial Pontificia Universidad Catolica del Peru.
- Villavicencio Terreros, F. A. (2006). *Derecho Penal-Parte general*. Grijley.
- Ysique Neciosup, C. (2023). *Aplicación del principio de mínima intervención penal en el delito contra la propiedad industrial en el uso indebido de marcas registradas en el distrito fiscal de Lima Centro, periodo 2020-2022* (Tesis de Maestría, Universidad de San Martín de Porres). Universidad de San Martín de Porres.
- Zaffaroni Eugenio Raul; Alejandro Alagia; Alejandro Slokar (2002) *Derecho Penal Parte General*. Copyright hy Ediar Sociedad Anónima Editora, Comercial, Industrial y Financiera-Buenos Aires.

# ANEXOS

## Anexo 1. Matriz de categorización

CATEGORÍA DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	SUBCATEGORÍAS	CÓDIGOS	INTERROGANTES
<b>Principio de mínima intervención del derecho Penal</b>	Cavero (2019), refiere que el principio jurídico de mínima intervención del derecho Penal o última ratio significa que el Derecho penal interviene en los conflictos sociales que no pueda resolverse con mecanismos extrapenales, como las acciones civiles o administrativas, en ese sentido, subyace la obligación del Estado de no crear delitos en casos innecesarios en aras de proteger a la sociedad.	FRAGMENTARIEDAD Cavero (2019) indica que el principio de fragmentariedad implica que no toda conducta que agravia bienes jurídicos amerita protección penal con una sanción penal, dado que de las múltiples conductas lesivas sólo deben ser sometidas a represión penal las más graves y ello dependerá del grado de perturbación social que produce y la necesidad de que sea necesariamente una pena la que devuelva la confianza en la norma infringida.	Relevancia jurídica	¿Cuál es la importancia del Principio de mínima intervención del derecho Penal en su trabajo como fiscal penal?
			Legalidad	¿En el ejercicio de la acción penal, los fiscales, defensores de la legalidad, ponderan el principio de intervención mínima del derecho penal?
			Política criminal	¿Cree que la política criminal del Estado respeta adecuadamente el principio jurídico de mínima intervención del derecho Penal? ¿Por qué?
			principio jurídico de mínima intervención del derecho penal.	¿Considera si la incorporación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público contraviene el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal? ¿porqué?
			bien jurídico.	¿Considera que el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público protege un bien jurídico esencial de la sociedad y de ser el caso explique qué bienes jurídicos y como los protege?
			Concientizar	¿En su criterio profesional, aplicar el artículo 273A del CP, coadyuvará a concientizar a las personas a conducir siempre un vehículo de transporte Público con soat e inspección técnico vehicular?
			Aplicación fiscal del principio jurídico de mínima intervención del derecho penal.	¿En su opinión profesional, es posible aplicar en sede fiscal, el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en la resolución de casos fiscales por el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público previsto en el artículo 273A?
			Aplicación	¿Desde la incorporación del artículo 273A del CP, en el desarrollo de su labor fiscal, conoce de algún proceso penal, en el

	judicial del principio jurídico de mínima intervención del derecho penal.	cual, el órgano jurisdiccional aplicó el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal para resolver un caso relacionado al delito en referencia?
	Gravedad del bien jurídico.	¿En su opinión, sancionar al conductor de un vehículo de transporte público sin soat o inspección técnico vehicular contraviene, el subprincipio de fragmentariedad del derecho penal, entendida esta como el criterio que señala que se emite sanciones penales, sólo para las acciones que revisten de cierta gravedad o constituya mayor grado de afectación a los bienes jurídicos? ¿Por qué?
	lesividad	¿Considera que la conducta de conducir un vehículo de transporte público sin contar con los requisitos de ley, SOAT e inspección técnico vehicular pone en peligro la seguridad, la vida y la integridad física del usuario? ¿Cómo aborda su fiscalía este tipo de casos?
<p><b>SUBSIDIARIEDAD</b></p> <p>Muñoz (2010), refiere sobre el carácter subsidiario que el Derecho penal, tiene una función protectora de bienes jurídicos y le corresponde en última instancia intervenir únicamente cuando fracasan las demás barreras protectoras del bien jurídico que pueden proteger otras ramas del Derecho.</p>	Correcta estructura	¿Considera que los presupuestos normativos planteados en el delito previsto en el artículo 273A se encuentra debidamente estructurada para efectos de su configuración?
	Mecanismos extrapenales	¿En su opinión, ¿sancionar al conductor de un vehículo de transporte público sin soat o inspección técnico vehicular, contraviene el principio de subsidiariedad, entendida esta como el criterio de aplicación del derecho penal, solo a situaciones donde no hay otros mecanismos extrapenales para proteger los bienes jurídicos fundamentales. ¿Por qué?
	Potestad sancionadora.	¿Conoce si existen otros medios jurídicos que ejercen la potestad sancionadora distinta a la sanción prevista por el delito de producción de peligro en el transporte público?

			<p>¿De ser el caso, considera que las sanciones administrativas impuestas cuando no se cuenta con SOAT o inspección técnica vehicular son más disuasivas en relación con la sanción Penal prevista en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público?</p>
			<p>En su opinión, ¿desde la incorporación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público en el año 2020 hasta la fecha, ha coadyuvado en alguna forma a la reducción de accidentes de tránsito en el ámbito geográfico de Chosica?</p>
			<p>En su opinión, ¿cuáles son los factores desencadenantes de los accidentes de tránsito en el ámbito geográfico de Chosica que ha logrado identificar en los casos puestos a su conocimiento el marco del ejercicio de su labor fiscal?</p>
			<p>¿En su opinión profesional, el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público previsto en el artículo 273 A debería ser derogado o podría mejorarse la redacción normativa en aras de proteger en forma efectiva los bienes jurídicos de vida, salud e integridad física del usuario?</p>
<p><b>Delito de Producción de peligro en el transporte público.</b></p>	<p>Peña (2020), señala que el delito consiste en conducir un vehículo de servicio público de transportes de pasajeros sin los requisitos de ley para circular que pueda generar un <b>pe-ligro</b> para la vida, la salud o la integridad física de los usuarios y que, además, dicho vehículo no cuente con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado</p>	<p><b>RIESGO</b></p> <p>Peña (2020), refiere que el concepto de delito de peligro concreto implica que, para su penalización, no es necesario que se produzca un daño, sino que basta con demostrar que la conducta es capaz de poner en riesgo un bien jurídico. Estos delitos se ajustan a las necesidades de la sociedad moderna y cumplen con la función preventiva del derecho penal. La ley define los delitos de peligro concreto como aquellos donde un bien jurídico se encuentra efectivamente en riesgo, y este riesgo debe superar los límites permitidos por la normativa que regula la conducta humana.</p> <p><b>VULNERABILIDAD</b></p> <p>de la Torre (2023) señala que la vulnerabilidad está vinculando</p>	

---

la última inspección técnica vehicular.	a la necesidad que legitima el derecho penal cuando no hay recursos legales alternativos para abordar conflictos sociales, y destaca que la expansión del derecho penal genera preocupación por la tendencia punitiva y cuestiona la eficacia del principio de ultima ratio para impedir el uso arbitrario del derecho penal.
---	---

---

---

## **Anexo 2. Instrumentos de recolección de datos.**

TÍTULO: “Principio jurídico de mínima intervención en el delito de producción de peligro en transporte público, en una fiscalía, Chosica – 2024”

Apertura: Buenos días \_\_\_\_\_, agradezco su disposición para participar en esta entrevista, mi nombre es Maritza Diana Martínez Choquehuanca y estoy llevando a cabo una investigación sobre la aplicación del principio de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, y su perspectiva como fiscal es fundamental para enriquecer mi comprensión sobre este tema.

### **OBJETIVO GENERAL**

Analizar de qué forma se aplica el principio jurídico de mínima intervención en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024

1. ¿Cuál es la importancia del Principio jurídico de mínima intervención del derecho Penal en su trabajo como fiscal penal?
2. ¿En el ejercicio de la acción penal, los fiscales, defensores de la legalidad, ponderan el principio de intervención mínima del derecho penal? ¿explique de qué manera?
3. ¿Cree que la política criminal del Estado respeta adecuadamente el principio jurídico de mínima intervención del derecho Penal? ¿Por qué?
4. ¿Considera si la incorporación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público contraviene el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal? ¿porqué?
5. ¿Considera que el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público protege un bien jurídico esencial de la sociedad y de ser el caso explique qué bienes jurídicos?
6. ¿En su criterio profesional, aplicar el artículo 273A del CP, coadyuvará a concientizar a las personas a conducir siempre un vehículo de transporte público con soat e inspección técnico vehicular?
7. ¿En su opinión profesional, es posible aplicar en sede fiscal, el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en la resolución de casos fiscales por el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público previsto en el artículo 273A?
8. ¿Desde la incorporación del artículo 273A del CP, en el desarrollo de su labor fiscal, conoce de algún proceso penal, en el cual, el órgano jurisdiccional aplicó el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal para resolver un caso relacionado al delito en referencia?

### **OBJETIVO ESPECÍFICO 1**

Analizar al subprincipio de fragmentariedad como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024.

9. ¿En su opinión, sancionar al conductor de un vehículo de transporte público sin soat o inspección técnico vehicular contraviene, el subprincipio de fragmentariedad del derecho penal, entendida esta como el criterio que señala que se emite sanciones penales, sólo para las

acciones que revisten de cierta gravedad o constituya mayor grado de afectación a los bienes jurídicos? ¿Por qué?

10. ¿Considera que la conducta de conducir un vehículo de transporte público sin contar con los requisitos de ley, SOAT e inspección técnico vehicular pone en peligro la seguridad, la vida y la integridad física del usuario? ¿Cómo aborda su fiscalía este tipo de casos?
11. ¿Considera que los presupuestos normativos planteados en el delito previsto en el artículo 273A se encuentra debidamente estructurada para efectos de su configuración?

## **OBJETIVO ESPECÍFICO 2**

Analizar al subprincipio de Subsidiariedad como principio limitador en la aplicación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte de pasajeros, entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024.

12. ¿En su opinión, ¿sancionar al conductor de un vehículo de transporte público sin soat o inspección técnico vehicular, contraviene el principio de subsidiariedad, entendida esta, como el criterio de aplicación del derecho penal, solo a situaciones donde no hay otros mecanismos extrapenales para proteger los bienes jurídicos fundamentales. ¿Por qué?
13. ¿Conoce si existen otros medios jurídicos que ejercen la potestad sancionadora distinta a la sanción prevista por el delito de producción de peligro en el transporte público? ¿explique?
14. ¿De ser el caso, considera que las sanciones administrativas impuestas cuando no se cuenta con SOAT o inspección técnico vehicular son más disuasivas en relación con la sanción Penal prevista en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público?
15. En su opinión ¿desde la incorporación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público en el año 2020 hasta la fecha, ha coadyuvado en alguna forma a la reducción de accidentes de tránsito en el ámbito geográfico de Chosica? ¿explique?
16. En su opinión, ¿cuáles son los factores desencadenantes de los accidentes de tránsito en el ámbito geográfico de Chosica que ha logrado identificar en los casos puestos a su conocimiento el marco del ejercicio de su labor fiscal?
17. En su opinión profesional, ¿el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público previsto en el artículo 273 A debería ser derogado o podría mejorarse la redacción normativa en aras de proteger en forma efectiva los bienes jurídicos de vida, salud e integridad física del usuario?

Antes de concluir, quiero agradecerle nuevamente por su tiempo y sus valiosas aportaciones a esta investigación. serán de gran ayuda para profundizar en este tema tan relevante en el ámbito del derecho penal. ¡Muchas gracias!

## Anexo 2. Instrumento de recolección de datos.

**INSTRUCCIÓN:** A continuación, se le hace llegar el instrumento de recolección de datos del cuestionario que permitirá recoger la información en la investigación que lleva por título: **Principio jurídico de mínima intervención en el delito de producción de peligro en transporte público, en una fiscalía, Chosica – 2024.**

Por lo que se le solicita que tenga a bien evaluar el instrumento, haciendo, de ser caso, las sugerencias para realizar las correcciones pertinentes. Los criterios de validación de contenido son:

Criterios	Detalle	Calificación
Suficiencia	El ítem pertenece a la dimensión y basta para obtener la medición de esta	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Claridad	El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Coherencia	El ítem tiene relación lógica con el indicador que está midiendo	1: de acuerdo 0: en desacuerdo
Relevancia	El/la ítem/pregunta es esencial o importante, es decir, debe ser incluido	1: de acuerdo 0: en desacuerdo

*Nota.* Criterios adaptados de la propuesta de Escobar y Cuervo (2008).



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

MATRIZ DE EVALUACIÓN DE LA GUÍA DE ENTREVISTA PARA LAS CATEGORÍAS DE MINIMA INTERVENCION DEL DERECHO PENAL Y EL DELITO DE PRODUCCIÓN DE PELIGRO EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

**Definición de la categoría A:** Mínima intervención del derecho penal o conocido como el principio de ultima ratio, que implica que el Derecho Penal sólo debe intervenir en la esfera del ciudadano cuando sea estrictamente necesario para salvaguardar bienes jurídicos de mayor trascendencia, pues las ofensas menores corresponden a otras ramas del Ordenamiento jurídico.

**Definición de la categoría B:** El delito de producción de peligro en el servicio de transporte Público, que se define como aquella acción en la cual, el sujeto activo conduce un vehículo de servicio de transporte público con o sin la habilitación para circular que pone en riesgo la vida, la salud, la seguridad e integridad física del usuario y además que no cuente con soat y revisión técnica.

Subcategorías	Códigos	Interrogantes	C l a r i d a d	C o h e r e n c i a	R e l e v a n c i a	Observación
Subcategoría A1 Fragmentariedad que significa que	Relevancia jurídica	¿Cuál es la importancia del Principio jurídico de mínima intervención del derecho Penal en su trabajo como fiscal penal?	1	1	1	



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

<p>el derecho penal sólo interviene cuando sea estrictamente necesario para proteger bienes jurídicos más graves y relevantes para la sociedad.</p>	<p>Legalidad</p>	<p>¿En el ejercicio de la acción penal, los fiscales, defensores de la legalidad, ponderan el principio de intervención mínima del derecho penal? ¿Explique de qué manera?</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	
	<p>-política criminal</p>	<p>¿Cree que la política criminal del Estado respeta adecuadamente el principio jurídico de mínima intervención del derecho Penal? ¿Por qué?</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	
	<p>principio jurídico de mínima intervención del derecho penal.</p>	<p>¿Considera si la incorporación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público contraviene el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal? ¿por qué?</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	
	<p>bien jurídico.</p>	<p>¿Considera que el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público protege un bien jurídico esencial de la sociedad y de ser el caso explique qué bienes jurídicos?</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	
	<p>Efecto preventivo.</p>	<p>¿En su criterio profesional, aplicar el artículo 273A del CP, coadyuvará a concientizar a las personas a conducir siempre un vehículo de transporte Público con soat e inspección técnico vehicular?</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	<p>1</p>	



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

	Aplicación fiscal del principio jurídico de mínima intervención del derecho penal.	¿En su opinión profesional, es posible aplicar en sede fiscal, el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en la resolución de casos fiscales por el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público previsto en el artículo 273A?	1	1	1	
	Aplicación judicial del principio jurídico de mínima intervención del derecho penal.	¿Desde la incorporación del artículo 273A del CP, en el desarrollo de su labor fiscal, conoce de algún proceso penal, en el cual, el órgano jurisdiccional aplicó el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal para resolver un caso relacionado al delito en referencia?	1	1	1	
	Contravención	¿En su opinión, sancionar al conductor de un vehículo de transporte público sin soat o inspección técnico vehicular contraviene, el subprincipio de fragmentariedad del derecho penal, entendida esta como el criterio que señala que se emite sanciones penales, sólo para las acciones que revisten de cierta gravedad o constituya mayor grado de afectación a los bienes jurídicos? ¿Por qué?	1	1	1	
	Lesividad	¿Considera que la conducta de conducir un vehículo de transporte público sin contar con los requisitos de ley, SOAT e inspección técnico vehicular pone en peligro la seguridad, la vida y la integridad física del usuario? ¿Cómo aborda su fiscalía este tipo de casos?	1	1	1	



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

<p>Subcategoría 2:</p> <p>Subsidiariedad, que implica que el derecho penal sólo interviene cuando otros mecanismos extrapenales han fracasado.</p>	<p>Presupuestos normativos del delito</p>	<p>¿Considera que los presupuestos normativos planteados en el delito previsto en el artículo 273A se encuentra debidamente estructurada para efectos de su configuración?</p>	1	1	1	
	<p>Mecanismos extrapenales</p>	<p>¿En su opinión, ¿sancionar al conductor de un vehículo de transporte público sin soat o inspección técnico vehicular, contraviene el principio de subsidiariedad, entendida ésta como el criterio de aplicación del derecho penal, solo a situaciones donde no hay otros mecanismos extrapenales para proteger los bienes jurídicos fundamentales. ¿Por qué?</p>	1	1	1	
	<p>Facultad sancionadora de la administración.</p>	<p>¿Conoce si existen otros medios jurídicos que ejercen la potestad sancionadora distinta a la sanción prevista por el delito de producción de peligro en el transporte público?</p>	1	1	1	
	<p>Efecto disuasorio.</p>	<p>¿De ser el caso, considera que las sanciones administrativas impuestas cuando no se cuenta con SOAT o inspección técnico vehicular son más disuasivas en relación con la sanción Penal prevista en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público?</p>	1	1	1	
	<p>Reducción de accidentes de tránsito.</p>	<p>¿En su opinión ¿desde la incorporación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público en el año 2020 hasta la fecha, ha coadyuvado en alguna forma a la reducción de accidentes de tránsito en el ámbito geográfico de Chosica?</p>	1	1	1	



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

	Factores causantes del accidente de tránsito.	¿En su opinión, ¿cuáles son los factores desencadenantes de los accidentes de tránsito en el ámbito geográfico de Chosica que ha logrado identificar en los casos puestos a su conocimiento el marco del ejercicio de su labor fiscal?	1	1	1	
	Derogación	¿En su opinión profesional, el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público previsto en el artículo 273 A debería ser derogado o podría mejorarse la redacción normativa en aras de proteger en forma efectiva los bienes jurídicos de vida, salud e integridad física del usuario?	1	1	1	



## Anexo 3. Ficha de evaluación del instrumento por juicio de expertos.

Nombre del instrumento	GUIA DE ENTREVISTA
Objetivo del instrumento	Conocer los alcances del principio jurídico de mínima intervención del derecho Penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público en la sede Fiscal de Chosica.
Nombres y apellidos del experto	Job Izquierdo Portal
Documento de identidad	44010384
Años de experiencia en el área	7 años aproximadamente
Máximo Grado Académico	Maestro
Nacionalidad	Peruano
Institución	Ministerio Público
Cargo	Fiscal Adjunto
Número telefónico	9207977544
Firma	
Fecha	15 de mayo del 2024



## FICHA DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO POR JUICIO DE EXPERTO

Nombre del instrumento	GUIA DE ENTREVISTA
Objetivo del instrumento	Conocer los alcances del principio jurídico de mínima intervención del derecho Penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público en la sede Fiscal de Chosica.
Nombres y apellidos del experto	Jonatan Josué Taype Obregón
Documento de identidad	42431678
Años de experiencia en el área	10 años
Máximo Grado Académico	Doctor en Derecho
Nacionalidad	Peruano.
Institución	Consultorio jurídico
Cargo	Abogado litigante
Número telefónico	964946601
Firma	 <b>Dr. JONATAN JOSUE TAYPE OBREGON</b> <b>ABOGADO CAJ N° 3516</b>
Fecha	<b>15 de mayo del 2024</b>



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

## FICHA DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO POR JUICIO DE EXPERTO

Nombre del instrumento	GUIA DE ENTREVISTA
Objetivo del instrumento	Conocer los alcances del principio jurídico de mínima intervención del derecho Penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público en la sede Fiscal de Chosica.
Nombres y apellidos del experto	Freddy Alberto Requena Zuasnabar
Documento de identidad	06157825
Años de experiencia en el área	15 años
Máximo Grado Académico	Grado de maestro con mención Ciencias Penales
Nacionalidad	Peruano.
Institución	Agro rural Peruano
Cargo	Asesor Legal
Número telefónico	06157825
Firma	 Freddy Alberto Requena Zuasnabar Abogado CALN°34570
Fecha	15 de mayo del 2024



## Anexo 4. Consentimiento o asentimiento informado

### Consentimiento Informado

**Título de la investigación:** principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

**Investigador (a) (es):** Maritza Diana Martínez Choquehuanca.

#### Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público", cuyo objetivo es Analizar de qué forma se aplica el principio jurídico de mínima intervención en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024". Esta investigación es desarrollada por estudiantes del programa de estudio Programa Académico De Maestría De Derecho Penal Y Procesal Penal, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

#### Describir el impacto del problema de la investigación

Se pretende analizar el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, dado que este principio es un verbo rector que legitima el ius puniendi estatal, en ese sentido, analizar si se aplica o no este citado principio jurídico con la incorporación de este delito de producción de peligro en el transporte público y de ser el caso, de qué forma se aplica.

#### Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

- Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas
- Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 45 minutos y se realizará en el ambiente de un despacho Fiscal de la institución Ministerio Público. Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

#### Participación voluntaria (principio de autonomía):

Su persona puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a que haya aceptado participar puede dejar de participar sin ningún problema.

#### Riesgo (principio de No maleficencia):

En el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad tiene la libertad de responderlas o no.

#### Beneficios (principio de beneficencia):

Mencionar que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va aportar un conocimiento claro de las implicancias de un principio jurídico de mínima intervención del derecho penal especialmente en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

#### Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados de la investigación deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información recogida en la entrevista es totalmente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

#### Problemas o preguntas

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador Maritza Diana Martínez Choquehuanca, [diana.maritza@hotmail.com](mailto:diana.maritza@hotmail.com).

#### Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación acepto participar de la presente investigación.

Nombre y apellidos: Ofelia Francisca Pino Rivera-Fiscal Adjunta de la "FPPChosica-1D-Lima Este.

Firma(s):

Ofelia F. Pino Rivera  
Fiscal Adjunta Provincial

Fecha y hora: 16 de mayo de 2024. Hora: 10.00 de la mañana.

## Consentimiento Informado

**Título de la investigación:** principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

**Investigador (a) (es):** Maritza Diana Martínez Choquehuanca.

### Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público", cuyo objetivo es Analizar de qué forma se aplica el principio jurídico de mínima intervención en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024". Esta investigación es desarrollada por estudiantes del programa de estudio Programa Académico De Maestría De Derecho Penal Y Procesal Penal, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

### Describir el impacto del problema de la investigación

Se pretende analizar el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, dado que este principio es un verbo rector que legitima el ius puniendi estatal, en ese sentido, analizar si se aplica o no este citado principio jurídico con la incorporación de este delito de producción de peligro en el transporte público y de ser el caso, de qué forma se aplica.

### Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

- Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas
- Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 45 minutos y se realizará en el ambiente de un despacho Fiscal de la institución Ministerio Público. Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

### Participación voluntaria (principio de autonomía):

Su persona puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a que haya aceptado participar puede dejar de participar sin ningún problema.

### Riesgo (principio de No maleficencia):

En el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad tiene la libertad de responderlas o no.

### Beneficios (principio de beneficencia):

Mencionar que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va aportar un conocimiento claro de las implicancias de un principio jurídico de mínima intervención del derecho penal especialmente en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

### Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados de la investigación deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información recogida en la entrevista es totalmente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

### Problemas o preguntas

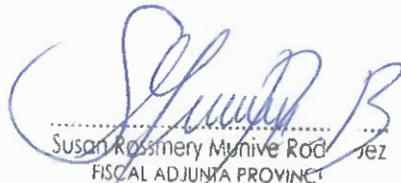
Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador Maritza Diana Martínez Choquehuanca, [diana.maritza@hotmail.com](mailto:diana.maritza@hotmail.com).

### Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación acepto participar de la presente investigación.

Nombre y apellidos: Susan Rossmery Munive Rodríguez-Fiscal Adjunta de la 2FPP-Chosica-1D-Lima este.

Firma(s):



Susan Rossmery Munive Rodríguez  
FISCAL ADJUNTA PROVINCIAL

Fecha y hora: 16 de mayo de 2024 a las 14:30 de la tarde.

## Consentimiento Informado

**Título de la investigación:** principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

**Investigador (a) (es):** Maritza Diana Martínez Choquehuanca.

### Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "**principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público**", cuyo objetivo es Analizar de qué forma se aplica el principio jurídico de mínima intervención en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024". Esta investigación es desarrollada por estudiantes del programa de estudio **Programa Académico De Maestría De Derecho Penal Y Procesal Penal**, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

### Describir el impacto del problema de la investigación

Se pretende analizar el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, dado que este principio es un verbo rector que legitima el ius puniendi estatal, en ese sentido, analizar si se aplica o no este citado principio jurídico con la incorporación de este delito de producción de peligro en el transporte público y de ser el caso, de qué forma se aplica.

### Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

- Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas
- Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 45 minutos y se realizará en el ambiente de un despacho Fiscal de la institución Ministerio Público. Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

### Participación voluntaria (principio de autonomía):

Su persona puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a que haya aceptado participar puede dejar de participar sin ningún problema.

### Riesgo (principio de No maleficencia):

En el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad tiene la libertad de responderlas o no.

### Beneficios (principio de beneficencia):

Mencionar que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va aportar un conocimiento claro de las implicancias de un principio jurídico de mínima intervención del derecho penal especialmente en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

### Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados de la investigación deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información recogida en la entrevista es totalmente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

### Problemas o preguntas

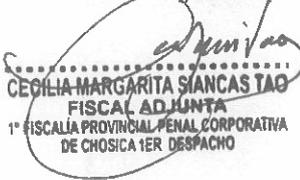
Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador Maritza Diana Martínez Choquehuanca, [diana.maritza@hotmail.com](mailto:diana.maritza@hotmail.com).

### Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación acepto participar de la presente investigación.

Nombre y apellidos: Cecilia Margarita Siancas Tao-Fiscal Adjunta de la 1FPPC-Chosica-1D.

Firma(s):

  
CECILIA MARGARITA SIANCAS TAO  
FISCAL ADJUNTA  
1ª FISCALÍA PROVINCIAL PENAL CORPORATIVA  
DE CHOSICA 1ER DESPACHO

Fecha y hora: 21 de mayo de 2024 Hora: 4.00 de la tarde.

## Consentimiento Informado

**Título de la investigación:** principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

**Investigador (a) (es):** Maritza Diana Martínez Choquehuanca.

### Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público", cuyo objetivo es Analizar de qué forma se aplica el principio jurídico de mínima intervención en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024". Esta investigación es desarrollada por estudiantes del programa de estudio Programa Académico De Maestría De Derecho Penal Y Procesal Penal, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

### Describir el impacto del problema de la investigación

Se pretende analizar el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, dado que este principio es un verbo rector que legitima el ius puniendi estatal, en ese sentido, analizar si se aplica o no este citado principio jurídico con la incorporación de este delito de producción de peligro en el transporte público y de ser el caso, de qué forma se aplica.

### Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

- Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas
- Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 45 minutos y se realizará en el ambiente de un despacho Fiscal de la institución Ministerio Público. Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

### Participación voluntaria (principio de autonomía):

Su persona puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a que haya aceptado participar puede dejar de participar sin ningún problema.

### Riesgo (principio de No maleficencia):

En el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad tiene la libertad de responderlas o no.

### Beneficios (principio de beneficencia):

Mencionar que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va aportar un conocimiento claro de las implicancias de un principio jurídico de mínima intervención del derecho penal especialmente en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

### Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados de la investigación deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información recogida en la entrevista es totalmente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

### Problemas o preguntas

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador Maritza Diana Martínez Choquehuanca, [diana.maritza@hotmail.com](mailto:diana.maritza@hotmail.com).

### Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación acepto participar de la presente investigación.

Nombre y apellidos: **Ada Marina Gotuzzo Ortiz-Fiscal Provincial de la 2<sup>o</sup> FPPC-Chosica-1D-Lima Este.**

Firma(s):

  
Ada Marina Gotuzzo Ortiz  
Fiscal Provincial  
2<sup>o</sup> Fiscalía Provincial Penal Corporativa

Fecha y hora: 23 de mayo de 2024 Hora: 10.00 de la mañana.

## Consentimiento Informado

**Título de la investigación:** principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

**Investigador (a) (es):** Maritza Diana Martínez Choquehuanca.

### Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público", cuyo objetivo es Analizar de qué forma se aplica el principio jurídico de mínima intervención en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024". Esta investigación es desarrollada por estudiantes del programa de estudio **Programa Académico De Maestría De Derecho Penal Y Procesal Penal**, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

### Describir el impacto del problema de la investigación

Se pretende analizar el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, dado que este principio es un verbo rector que legitima el ius puniendi estatal, en ese sentido, analizar si se aplica o no este citado principio jurídico con la incorporación de este delito de producción de peligro en el transporte público y de ser el caso, de qué forma se aplica.

### Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

- Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas
- Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 45 minutos y se realizará en el ambiente de un despacho Fiscal de la institución Ministerio Público. Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

### Participación voluntaria (principio de autonomía):

Su persona puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a que haya aceptado participar puede dejar de participar sin ningún problema.

### Riesgo (principio de No maleficencia):

En el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad tiene la libertad de responderlas o no.

### Beneficios (principio de beneficencia):

Mencionar que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio va aportar un conocimiento claro de las implicancias de un principio jurídico de mínima intervención del derecho penal especialmente en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

### Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados de la investigación deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información recogida en la entrevista es totalmente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

### Problemas o preguntas

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador Maritza Diana Martínez Choquehuanca, [diana.maritza@hotmail.com](mailto:diana.maritza@hotmail.com).

### Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación acepto participar de la presente investigación.

Nombre y apellidos: Martín Alejandro Pomalazo Flores-Fiscal Provincial de la FPP Matucana-Lima Este.

Firma(s):

Martin Pomalazo Flores  
10175105

Fecha y hora: 01 de junio de 2024 Hora: 18.00 de la tarde.

## Consentimiento Informado

**Título de la investigación: principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.**

**Investigador (a) (es):** Maritza Diana Martínez Choquehuanca.

### Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada “**principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público**”, cuyo objetivo es Analizar de qué forma se aplica el principio jurídico de mínima intervención en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024”. Esta investigación es desarrollada por estudiantes del programa de estudio **Programa Académico De Maestría De Derecho Penal Y Procesal Penal**, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

### Describir el impacto del problema de la investigación

Se pretende analizar el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, dado que este principio es un verbo rector que legitima el ius puniendi estatal, en ese sentido, analizar si se aplica o no este citado principio jurídico con la incorporación de este delito de producción de peligro en el transporte público y de ser el caso, de qué forma se aplica.

### Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

- Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas
- Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 45 minutos y se realizará en el ambiente de un despacho Fiscal de la institución Ministerio Público. Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

### Participación voluntaria (principio de autonomía):

Su persona puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a que haya aceptado participar puede dejar de participar sin ningún problema.

### Riesgo (principio de No maleficencia):

En el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad tiene la libertad de responderlas o no.

### Beneficios (principio de beneficencia):

Mencionar que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio va aportar un conocimiento claro de las implicancias de un principio jurídico de mínima intervención del derecho penal especialmente en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

### Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados de la investigación deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información recogida en la entrevista es totalmente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

### Problemas o preguntas

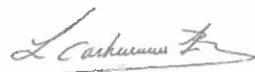
Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador Maritza Diana Martínez Choquehuanca, [diana.maritza@hotmail.com](mailto:diana.maritza@hotmail.com).

### Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación acepto participar de la presente investigación.

Nombre y apellidos: Lizbeth karina Carhuamaca Leiva -Juez Provisional del Juzgado de Investigación Preparatoria de Lurigancho - Chosica.

Firma(s):



Fecha y hora: 03 de junio de 2024

Hora: 9:00 de la mañana

## Consentimiento Informado

**Título de la investigación:** principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

**Investigador (a) (es):** Maritza Diana Martínez Choquehuanca.

### Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada “principio jurídico de mínima intervención penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público”, cuyo objetivo es Analizar de qué forma se aplica el principio jurídico de mínima intervención en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público entre operadores de una fiscalía provincial de Chosica, en el año 2024”. Esta investigación es desarrollada por estudiantes del programa de estudio **Programa Académico De Maestría De Derecho Penal Y Procesal Penal**, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

### Describir el impacto del problema de la investigación

Se pretende analizar el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, dado que este principio es un verbo rector que legitima el ius puniendi estatal, en ese sentido, analizar si se aplica o no este citado principio jurídico con la incorporación de este delito de producción de peligro en el transporte público y de ser el caso, de qué forma se aplica.

### Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

- Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas
- Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 45 minutos y se realizará en el ambiente de un despacho Fiscal de la institución Ministerio Público. Las respuestas a la guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

### Participación voluntaria (principio de autonomía):

Su persona puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a que haya aceptado participar puede dejar de participar sin ningún problema.

### Riesgo (principio de No maleficencia):

En el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad tiene la libertad de responderlas o no.

### Beneficios (principio de beneficencia):

Mencionar que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio va aportar un conocimiento claro de las implicancias de un principio jurídico de mínima intervención del derecho penal especialmente en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.

### Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados de la investigación deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información recogida en la entrevista es totalmente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

### Problemas o preguntas

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador Maritza Diana Martínez Choquehuanca, [diana.maritza@hotmail.com](mailto:diana.maritza@hotmail.com).

### Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación acepto participar de la presente investigación.

Nombre y apellidos: Angela Milagros Torres Melcoahaccha -Abogada Defensora Pública de Derechos Humanos de Lima Este.

Firma(s):





Anexo 7. Transcripción de entrevistas realizadas.

## **TRANSCRIPCIÓN DE AUDIO DE LA ENTREVISTA 1:**

*Buenos días, doctora, mi nombre es Maritza Diana Martínez Choquehuanca. Soy estudiante de la maestría postgrado de la Universidad César Vallejo. Estoy realizando una investigación, una tesis con relación al principio de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público.*

**En ese sentido, es importante su perspectiva como fiscal para poder enriquecer mi comprensión sobre este tema en concreto y llegar a ciertas conclusiones que puedan servir no solamente para mi profesión, sino también que pueda en cierta medida aportar cierta información para la sociedad y en realidad para toda la comunidad académica estudiantil de la carrera de Derecho.**

**Vamos a empezar con la entrevista doctora, informándole que la entrevista será grabada en audio.**

**Gracias.**

**¿Primero, puede usted indicarme cuál es la importancia del principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en su trabajo como fiscal penal?**

El principio de mínima intervención del derecho penal, también como el principio de la última ratio, que es el criterio jurídico básico que señala que el derecho penal solo debe utilizarse cuando no haya otro remedio, es decir, cuando no exista otro modo de protección menos gravoso. También implica que las sanciones penales van a ser aplicadas solo a las infracciones más graves. Los comportamientos que son relevantes solo para la moral o que no afectan bienes jurídicos especialmente protegidos, quedarían fuera del ámbito del derecho penal. También debemos tener en cuenta que es importante el principio de mínima intervención, ya que este siente las bases de un estado social democrático de derecho, que está fundamentado en otros principios fundamentales, como el principio de legalidad, el principio de culpabilidad, el principio de proporcionalidad, entre otros principios y lo importante en este caso, el principio de mínima intervención, debemos tener en cuenta que el derecho penal se usará únicamente cuando otros mecanismos extrapenales no funcionen.

**Prosiguiendo, podría señalarme en el ejercicio de la acción penal, ¿los fiscales que tienen la función de defensores de la legalidad se pondera el principio de mínima intervención del derecho penal de ser el caso? ¿Podría explicar de qué manera se pondera este gran principio de intervención mínima del derecho penal?**

Sí, por supuesto que sí se pondera. Nosotros cuando analizamos cada caso, porque cada caso es distinto, tenemos que analizar estos casos en concreto y vamos a evaluar si hay otras vías menos gravosas para que puedan ser solucionados, dicho conflicto. De ser el caso, si advertimos que puede ser solucionado en otra vía, nosotros decidimos, de acuerdo con el caso, decidimos el archivo del caso indicando que el derecho penal es la última ratio y que la solución puede darse en otra vía extrapenal, puede ser vía administrativa, vía civil, por ejemplo.

**Entonces, ¿me está indicando que se pondera este principio de mínima intervención del derecho penal en algunas ocasiones y es la que culmina con archivos definitivos?**

Claro, si es que consideramos que hay otras vías menos gravosas para solucionar el conflicto.

**¿Considera usted que la política criminal que instala el Estado respeta adecuadamente este principio jurídico de mínima intervención del derecho penal atendiendo también las circunstancias actuales que están aconteciendo en el contexto político, económico?**

Yo considero que no se está respetando de manera adecuada, ya que la política criminal está diseñada por el gobierno central y en esa medida son los legisladores quienes tienen la facultad de promulgar leyes. Muchas veces estas leyes que son promulgadas son como consecuencia digamos del clamor de la gente y son populistas, quieren dar respuesta a ello, sin embargo, muchas veces no consideran la realidad, no consideran cómo es que estas deben ser aplicadas por el operador jurídico, ya sea fiscalía, juzgado. Se concibe además una idea errónea de que, a más creación de delitos o aumentos de pena, estas van a disminuir, lo cual no es así. Acá también yo considero que la verdadera política criminal que el Estado debe incorporar es la educación, trabajar en temas de educación, básicamente, porque la gente necesita ser consciente de qué conductas debe desarrollar en una sociedad. Por lo tanto, esa política criminal que atañe al Estado más debe estar basada en un tema dirigido en lo que es educación, dirigido en lo que es salud. Educación para concientizar a la población. Por ejemplo, también puedo poner acá un ejemplo con relación al tema del artículo 299 delito de posesión no punible. Ese delito de posesión no punible inicialmente pues se establecía que no era criminalizado aquella conducta de la persona que tenía en posesión una determinada droga para su propio consumo. Decía



que no, sin embargo, en un segundo párrafo establecía de que, si son dos o más tipos de drogas, sí se sancionaba. En ese caso, la norma estaba establecida así, pero no indicaba en qué circunstancias, no indicaba cuál era la cantidad mínima que esta persona podría tener en posesión para poder sancionar su conducta. Por ejemplo, en la realidad que hay muchas personas que usan drogas, que consumen drogas, no necesariamente la venden. Entonces, por el hecho, la norma sancionaba por el simple hecho de que tenían en posesión dos o más tipos de drogas. Hay personas que consumen dos o más tipos de drogas, pero no necesariamente la venden. Ahora, eso yo consideraba que contravenía el principio de mínima intervención, ya que no se especificaba en todo caso cuál era el mínimo o la cantidad mínima de las drogas que esta persona podía tener en posesión o superar para que se considere ya una conducta delictiva. Posteriormente ya esto ha sido superado en el sentido de que se ha establecido cuál sería la cantidad de droga que la persona debería tener en posesión. Pero, aun así, todavía, considero pues que debería, debería especificarse mucho más esta norma para determinar si realmente la persona está dedicada o no a la venta de drogas.

**¿Considerar si la incorporación del delito de producción de peligro en servicio de transporte público contraviene este principio jurídico mínimo en televisión del derecho penal considerando que el delito de producción de peligro en servicio de transporte público es un delito incorporado recién en el año 2020 y basado pues en ciertas circunstancias, crecientes accidentes de tránsito, ¿no? Y es en ese sentido que se justificaría o si contraviene este principio fundamental del que estamos conversando, que es de mínima intervención del derecho penal. ¿Podría darme su opinión y, si usted considera que sí, pues no, dar una breve explicación de por qué lo consideran de tal forma?**

En este caso considero que sí hay una contravención al principio de mínima intervención del derecho penal, ya que se da una doble criminalización de esta conducta, porque para eso ya tenemos la imposición de una sanción administrativa, siendo ésta un mecanismo alternativo menos gravoso para sancionar esta conducta. Incluso considero también que son mucho más eficaces que una sanción penal. **¿Cuál es, a ver, considera que el delito de producción en peligro y servicio de transporte público protege bienes jurídicos esenciales de la sociedad? Y bueno, de ser el caso, ¿cuáles serían esos bienes jurídicos en su entender jurídico?**

De acuerdo con la redacción de la norma, sí se protege, se establece que se protege bienes jurídicos esenciales, no como es la vida, la integridad física y la seguridad y salud de las personas. Estos bienes jurídicos esenciales son importantes porque van a garantizar la supervivencia de los seres humanos. Sin embargo, en la realidad podemos considerar que no se llega a proteger esos bienes jurídicos esenciales. A mi entender, no hay una eficacia para que sea protegido dichos bienes con la incorporación de esta norma. No considero que no se llega a proteger

**Teniendo presente también lo que acaba de señalar, doctora, en su criterio profesional, en todo caso, aplicar este artículo que se encuentra previsto en el artículo 273A del Código Penal, ¿ayudaría a concientizar a las personas, bueno, específicamente a los conductores, pues, que deben siempre conducir el vehículo con el SOT, inspección técnica vehicular?**

La incorporación de este artículo en el código penal como un delito, considero que no concientiza a las personas, especialmente al conductor, a cumplir esas reglas. Partiendo en primer lugar de que no hay un conocimiento por parte de toda la población de que conducir sin tener el SOAT, sin tener la revisión técnica, Por lo tanto, no concientiza, sí. Muchos de ellos desconocen, desconocen incluso que esto es delito. Ahora, también el incremento de estas sanciones penales no va a disuadir, a dejar de realizar estas conductas típicas como delito. Más bien, considero que lo que más disuade son las sanciones o la imposición de las multas a través del derecho administrativo. Eso es lo que considero mi criterio.

**En su opinión profesional, ¿es posible aplicar en sede fiscal este principio jurídico mínima intervención del derecho penal en la resolución de casos fiscales por el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público en el artículo 273A?**

Sí, por supuesto que sí. Nosotros cuando analizamos un caso en concreto, debemos de analizarlo o evaluarlo de modo, este, como un criterio específico. Por ejemplo, debemos verificar los elementos del tipo penal, debemos verificar si realmente se ha puesto en peligro concreto. los bienes jurídicos que se protegen, la vida, la salud, la seguridad, la integridad de las personas. Y lo aplicamos, pero también consideramos que al no advertir, por ejemplo, un peligro concreto que se haya materializado, nosotros también procedemos con el archivo del caso. Muchas veces el hecho de no contar con el SOAT, no contar con la licencia, con la revisión técnica, muchas veces advertimos que no necesariamente, solo por eso, se ha puesto en peligro el bien jurídico esencial. Además, debemos considerar que, en este delito, los criterios para resolver son diversos, en algunos casos incluso se aplica el principio de oportunidad, o en otros casos analizando si es que hay o no una apuesta en peligro real. Si es que



advertimos que no, simplemente el caso se archiva. Por lo tanto, nosotros sí aplicamos en sedes discales este principio de mínima intervención.

**¿Desde la incorporación del artículo de producción de peligro en el servicio de transporte público previsto en el artículo 273A del Código Penal, en el desarrollo de su labor fiscal conoce de algún proceso penal en el cual el órgano judicial aplicó este gran principio jurídico de mínima intervención del derecho penal pues para resolver quizás casos relacionados al delito en referencia?**

En el desarrollo de mi labor fiscal no he tenido, particularmente y en el despacho tampoco, casos en que hayamos formalizado o acusado. En los casos que yo he visto, básicamente se ha procedido con un archivo, porque hemos analizado, o he analizado en algunos casos, que no se pone en peligro concreto el bien jurídico protegido. Por ejemplo, considero el conducir un vehículo de transporte público de por sí, sin el SOAT y sin la revisión técnica, no necesariamente va a producir un peligro. Pero qué pasa si este vehículo es conducido con personas a bordo, con pasajeros a bordo. Ahí podría darse el caso de que sí pueda darse un peligro concreto al bien jurídico protegido. Pero también otro tema es, ¿cuáles son las condiciones del vehículo? El vehículo también tendríamos que analizar cuáles son las condiciones si este vehículo es relativamente nuevo y no tiene el SOAT, fuese así, ¿qué peligro va a producir? Pero si se trata de un vehículo antiguo, un vehículo ya de años no tiene un SOAT, no tiene la revisión técnica, el peligro ahí podría ser un peligro latente, que sí podría concretarse el daño al bien jurídico protegido.

**En su opinión, ¿Sancionar a un conductor del vehículo de transporte público que no cuente con SOAT, no cuente con la inspección técnico vehicular, ¿contraviene su principio de fragmentariedad del derecho penal? ¿Podría explicar en todo caso por qué de ser así?**

Ya, el principio de fragmentariedad implica que sólo vamos a aplicar el derecho penal para conductas que sean graves o que afecten bienes jurídicos fundamentales, bienes jurídicos esenciales de mayor trascendencia que los demás bienes jurídicos. Ahora, como está descrita en la realidad el tipo penal, no protege esos bienes jurídicos relevantes y por el contrario, contraviene dicho principio. Ahora, el hecho de que se sancione por el mérito de que no tiene SOA, no inspección vehicular, solamente por eso yo sí considero que sí se está contraviniendo el principio de fragmentariedad del derecho. Debe considerarse que también esta norma no especifica, por ejemplo, cuando habla de que la persona no cumpla con requisitos de ley para circular. Entonces es también una norma muy genérica, donde abarcan otros, digamos, las infracciones a otro tipo de normas, el Reglamento Nacional de Tránsito. Y debe ser especificada también.

**¿Considera que la conducta enmarcada en el hecho de conducir un vehículo de transporte público, sin contar con los requisitos de ley, como establece la norma, o sin contar con SOAT e Inspección Técnica Vehicular, pone en real peligro la seguridad, la vida, la integridad física del usuario que son previstos como bienes jurídicos según la redacción de la norma? Pero dicha conducta en realidad si pone en peligro, usted lo considera, ¿así como en todo caso aborda su fiscalía en este tipo de casos con relación al peligro?**

Yo considero que no necesariamente va a poner en peligro la seguridad, la vida y la integridad física del usuario. No necesariamente, como ya lo he dicho, los casos son distintos, los casos son diferentes. El hecho de no contar con el SOAT, la inspección técnica, por ejemplo, como lo he mencionado, qué pasa si el conductor de un vehículo de transporte público no está llevando pasajeros, qué pasa si el conductor del vehículo, además de no llevar pasajeros, su vehículo no tiene la inspección técnica vehicular, pero es relativamente, el vehículo es nuevo, en ese sentido, yo considero que no está poniendo en peligro estos bienes jurídicos esenciales. Sin embargo, en otras circunstancias, si es un vehículo ya antiguo, un vehículo que no tiene estos requisitos, considero que sí, que sí estaría poniendo en peligro la seguridad de estos bienes. Además, también debemos considerar que, al no poner en peligro, por el lado, cuando considero que no se pondría en peligro. La otra forma pues sería advertir y la sanción ya sería cuando en concreto de repente se produce un daño efectivo, se causa una lesión a las personas que van dentro del vehículo, ahí ya entraría a tallar pues este otro delito como son el delito de lesiones, donde también pues se sanciona cuando infringen las normas de tránsito y ahí incluso consideramos el hecho pues de que no tenga el SOAT, no tenga la revisión técnica también.

**¿Considera que los presupuestos normativos que se plantean en este delito de producción de peligro en el servicio de transporte público que se encuentra regulado en el artículo 273A, se encuentra debidamente estructurada para efectos de su configuración y su aplicación, en todo caso nuestra realidad? ¿Estarían bien estructuradas estos presupuestos normativos?**

Considero que no, no lo considero adecuado en todo caso hay una incongruencia que una incongruencia en la redacción de la norma ya que la norma habla de que se sanciona al a la persona que conduce un vehículo de transporte público dice en un primer momento, dice, al no cumplir con los requisitos de



ley para circular y además no cuenta con el correspondiente seguro obligatorio de asientos de tránsito o no haya pasado la última inspección técnica vehicular. En este caso considero una incongruencia, ¿por qué? Porque si lo redactan de esa manera, el simple hecho de que no cumpla con los requisitos de ley para circular, ya con eso se estaría contraviniendo, digamos la norma, porque la persona no cumple con los requisitos de ley para circular, que son diversos. Además, acá debió haberse especificado qué delitos o qué requisitos de ley deben ser los que el señor no esté cumpliendo, la persona no está cumpliendo. No se indica, por ejemplo, el no contar con la licencia, acá implica también no contar con eso, son requisitos para circular y eso ya puede darse pues una sanción administrativa. Considero ahí que hay pues una incongruencia, ya que esos requisitos para circular están establecidos en la ley ni el Reglamento Nacional de Tránsito y precisamente son sancionados con multas que son más disuasivas para que las personas incluso ya no cometan estos delitos.

**En su opinión, ¿sancionar al conductor de un vehículo de transporte público o que presta servicio público sin estos requisitos adicionales que establece la norma como el de no tener SOAT, inspección técnica vehicular, puede contravenir el principio de su subsidiariedad, entendida que también está como un principio que es parte del principio jurídico de mínima intervención del derecho penal. En todo caso, podría señalarnos si existe una contravención o no, ¿doctora?**

Ya, el principio de subsidiariedad. Este principio sabemos que se aplica solo cuando no existen otros mecanismos menos gravosos para sancionar una conducta. Yo considero que en cuanto a tu pregunta que sí se contraviene el principio de subsidiariedad al sancionar al conductor por el hecho de no tener SOAT o su revisión técnica. Ya que de por sí, el hecho de no cumplir con estos dos requisitos, de por sí estos ya constituyen infracciones graves en el Reglamento Nacional de Tránsito y son infracciones graves donde se sancionan con multas pecuniarias, incluso mayores a las que podrían darse en una sanción penal. Y son más disuasivas, como ya lo he dicho, ¿no? Considero que son más disuasivas, y las personas ya saben y conocen la obligación de tener estos requisitos, de cumplir con estos requisitos al momento de poner en circulación o al momento de momento de conducir un vehículo de transporte público. Entonces, por el simple hecho de no tenerlo, yo creo que sí está contraviniendo el principio de subsidiariedad, ya que hay mecanismos menos gravosos y más eficaces, como el tema de las sanciones administrativas.

**¿Usted conoce si existen otros medios jurídicos que ejercen la potestad sancionada distinta en la sanción prevista por delito, provisión, peligro y transporte público?** Claro, como he mencionado, nosotros tenemos el Reglamento Nacional de Tránsito. En el Reglamento Nacional de Tránsito se sanciona pues diversas conductas como el hecho de no contar con un SOAT, no contar con una inspección técnica vehicular, conducir excesiva velocidad, no portar su licencia de conducir, entre otros muchos requisitos que el conductor obligatoriamente debe cumplir. El conductor ya sabe, es más, el conductor para obtener su licencia, para obtener su licencia esta persona ya sabe y conoce cuáles son sus obligaciones. Entonces ha tenido que pasar un examen de conocimientos, ha tenido que conocer, tiene que conocer obligatoriamente el Reglamento Nacional de Tránsito. Sabe qué conductas van a ser sancionadas con una multa, incluso con retención. Entonces el Reglamento Nacional de Tránsito establece las sanciones que deba imponerse a estos conductores, incluso también en el caso de que no porten o no cuenten con una licencia para conducir. Ahí está. Yo considero que esa es la solución más eficaz al momento de sancionar a los conductores de estos vehículos cuando incumplan o no tengan estos requisitos para poder circular. Además, debo indicar que, en nuestra realidad, el hecho de no cumplir con estos requisitos, no necesariamente las personas van a conocer que están cometiendo un delito, porque muchas personas son conscientes, no saben, tampoco se difunde por la política del Estado que he mencionado, entonces no son conscientes. Entonces lo que más a ellos de alguna forma les va a disuadir es que sean pasibles de una sanción administrativa, una sanción pecuniaria, que es lo que más le duele al bolsillo, Porque acá no se está lesionando un bien jurídico esencial. En estos casos no hay la lesión de un bien jurídico esencial. Para eso ya está la norma administrativa, pero ya el caso de que si se cometa un delito cuando cumplen estas reglas o estas normas, ahí sí ya tenemos pues el delito ya específico, como los delitos de lesiones, delitos de homicidios culposos, que la norma establece las sanciones correspondientes. Entonces, eficaz, a mi criterio algo eficaz, una sanción más eficaz es la que es implementada y la que se realiza a través del Reglamento Nacional de Tránsito con la que contamos.

**Considerando que usted indica que las infracciones administrativas en realidad resulten ser más disuasivas que las sanciones que puedan imponerse a nivel del derecho penal, Teniendo presente esa idea, pues, el haber incorporado nuestro derecho penal, el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público en el año 2020, con la redacción normativa que la contiene, ¿en alguna forma pues eso ha podido propiciar o reducir accidentes de tránsito en**



**este ámbito geográfico de CHOSICA, ¿Habrá ayudado o no? ¿Podrías darnos algunos alcances?**

Con relación a la reducción de accidentes de tránsito, no, al contrario. Los accidentes de tránsito se siguen dando y muchas veces en mayor escala. Acá, por ejemplo, en nuestro Distrito Fiscal de Chosica, los accidentes de tránsito van en aumento. Y no por el hecho de que se haya implementado esta norma, este delito como tal a coadyuvado para que se reduzcan los accidentes, no, al contrario. Los accidentes se siguen dando y se siguen dando mucho más. Y no necesariamente pues por no tener SOAT, sino por diversos factores como la excesiva velocidad del conductor, entre otras normas que infringen los conductores, no considero que sea eficaz la implementación de este delito para que se reduzca los accidentes de tránsito ya que estos se dan por otros factores como estoy mencionando. Así que considero que la incorporación de este delito no es efectiva para esta finalidad, no está resultando efectiva para esta finalidad.

**¿Usted nos había indicado que de alguna forma era más efectivo pues no el control administrativo o en todo caso las sanciones administrativas en relación con el derecho penal, teniendo presente eso podríamos concluir que en su opinión las sanciones administrativas impuestas cuando se incumplan con tener su inspección técnico-vehicular o demás requisitos resulten ser más disuasivas?**

Claro, considero que sí, porque como he dicho a las personas, lo que más les duele es el bolsillo. Si es que se le impone una multa, incluso acá la imposición puede también se da con el tema de la retención del vehículo, el vehículo puede ser llevado llevado al depósito. Ese tipo de sanciones las personas es lo que más les disuade, más que el tema penal. Entonces, al existir una doble criminalización, yo considero que la más efectiva son las sanciones administrativas.

**Teniendo ello presente, podría señalarnos, en el ejercicio de su labor fiscal, en todo caso, ¿cuáles son los factores desencadenantes o los factores causales relevantes para la acusación de accidentes de tránsito, en este ámbito geográfico de Chosica, que ha logrado identificar en todos los casos fiscales que hayan sido sometidos a su criterio o a su conocimiento?**

En nuestro ámbito geográfico acá en Chosica, nosotros sabemos, nosotros tenemos acá la carretera central. Aquí en la carretera central se producen muchos accidentes de tránsito, demasiados accidentes de tránsito. Esto, de acuerdo con mi experiencia y a lo largo del tiempo que yo trabajo y laburo en este distrito, yo he visto que se ha incrementado. Se ha incrementado básicamente en función a que no de los factores principales es el exceso de velocidad por parte de los conductores. Conducen a una velocidad excesiva. Otro tema también es que no respetan, por ejemplo, no respetan los semáforos. No respetan los semáforos. Acá en nuestra zona, en el recorrido de la carretera central, advertimos que es cierto, no hay muchos paraderos. Sin embargo, hay espacios que ya son conocidos, por los usuarios o por los peatones, donde los peatones cruzan, son paraderos, digamos podrían ser paraderos informales, los peatones cruzan, pero aún así, los conductores, incluso hemos visto esto por las cámaras cuando nosotros tenemos que investigar estos delitos, incluso los conductores no reducen la velocidad, no toman en cuenta al peatón, entonces infringen las reglas de tránsito en ese sentido. También otro es al momento de cruzar, al momento de cruzar una intersección también se da. Básicamente son esos, velocidad, se van en contra también, en contra no respetan, por ejemplo, si hay un semáforo en rojo no respetan, que tienen que esperar que el semáforo este cambie para que avancen, ya que un vehículo que puede estar detrás, el vehículo simplemente se sale, se sale de la vía y en contra quiere avanzar y eso es lo que provoca los accidentes de tránsito. A un lado de eso también tenemos pues que considerar el mal estado de las carreteras y la falta de señalización. La falta de señalización por parte de la municipalidad. Hay lugares donde incluso existen escuelas, existen colegios, los niños pasan, pero no hay señalización. Entonces, a lo largo de la carretera central acá, en este ámbito, a lo largo de la carretera central yo he visto que las personas prácticamente para cruzar la vía tienen que correr. Y eso es un peligro, es un peligro porque en cualquier momento el vehículo, como ya lo he dicho, no respetan. A veces los conductores no tienen amor por la vida de los peatones. Simplemente conducen, pero a velocidad. No les importa a veces que haya peatones que estén cruzando a las justas porque realmente la falta de señalización hace que estas personas tengan que ver el mejor lugar donde poder cruzar. Y lamentablemente eso ha ocasionado accidentes con lesiones graves, incluso hasta la muerte del peatón y del mismo conductor. Otro también que he visto en la realidad ha sido que el conductor está bajo los efectos de alcohol en la sangre. Eso también se ha observado en la práctica.

**¿En los casos asumidos por su labor fiscal en relación a lo último que señaló por la ingesta de alcohol de parte de los conductores, podría señalar sin su experiencia, en mayor cantidad las intervenciones por temas de accidente de tránsito se deben al alcohol o por otras infracciones administrativas como lo que señaló que velocidad normal estado de la carretera o quizás falta**



**de pasarse las señales rojas, los semáforos, etc. Y ¿dentro de todos esos factores, ¿cuál es en todo caso el que mayor incidencia usted ha conocido pues en su ejercicio de su labor?**

Bueno, de lo que yo he advertido es que más o menos van a la par. Conductores con cierto grado de alcohol que supera, no el límite de grado de alcohol en la sangre. Pero a su vez no sólo eso, sino además de eso, es tan accesible velocidad, incluso algunos no tienen ni siquiera la licencia para conducir un vehículo motorizado. También en otras medidas, también se da el hecho de la infracción a la regla de tránsito, no porque está ebrio, sino por el hecho de que estos delitos se causan porque mayormente la excesiva velocidad es lo que acá prima. Eso es lo principal que advertimos, la excesiva velocidad por parte de los conductores. Ellos, aparte de eso, infracciones para el delito, la excesiva velocidad, no conducir con cuidado de prevención, optando pues en la conducción a la defensiva. Ya lo he señalado muchas veces a pesar de que está el peatón cerca, simplemente optan por continuar su recorrido y ya cuando quieren reducir la velocidad, evitar, tratar de evadir o aminorar los daños, ya es tarde. Resulta ineficaz, digamos, la maniobra que ellos puedan realizar de última hora. en el principio, en el término de intervención de derecho penal no se aplica o no funciona o no se ha tenido en cuenta en este delito de producción de peligro en servicio de transporte público?

¿en su opinión profesional. Este delito que está en el artículo 2.73A debería ser derogado o podríamos en todo caso hablar de mejorarse la redacción normativa, para proteger en forma más efectiva y real los bienes jurídicos, de vida, salud, integridad física del usuario. En su criterio, ¿qué es lo que podríamos en todo caso, podríamos concluir, no?, ¿derogarse o mejorar la redacción normativa?

Yo considero que debería, que debería derogarse, como he mencionado, hay una doble criminalización. Ahora, el principio de mínima intervención implica que solamente debe aplicarse el derecho penal cuando ya no quede más remedio, no hay otra sanción. En este caso sí hay otro medio, otro medio alternativo que es la sanción administrativa, debería derogarse o por último, pues en todo caso, mejorarse la redacción normativa porque la que tenemos no es clara, no es clara y además debería ser específica para casos específicos, no de manera generalizada, ya que como se ha mencionado, el no portar la licencia del SOAT, la revisión técnica, eso no necesariamente va poner en peligro el bien jurídico fundamental que se pretende proteger. Entonces, o se deroga o se va a tener que mejorar la redacción normativa, especificando un caso concreto, que conductas en concreto van a tener que ser sancionables. No todas las conductas en la realidad, no todas las conductas, te ponen en peligro el bien jurídico que se pretende proteger con este delito.

**Doctora quiero agradecerle por sus valiosas aportaciones, opiniones, que va a ser muy importante para poder esclarecer este trabajo de investigación que se está realizando. Gracias por su tiempo, serán de gran ayuda, es relevante y también es relevante de alguna forma tomar en cuenta estos principios fundamentales y de cómo se está aplicando a nivel del nivel del Perú. Por todo ello le agradezco nuevamente, muchas gracias. Eso sería todo.**

FECHA: 16 DE MAYO DE 2024.



TRANSCRIPCIÓN DE AUDIO DE LA ENTREVISTA 2:

Ya, ya. Buenas tardes, doctora:

**Antes de nada, yo agradezco su disposición para poder ayudarnos en el desarrollo de esta entrevista, estoy llevando a cabo una investigación sobre el principio de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, para fines, pues no de poder culminar, concretar una tesis de investigación en relación con este delito. Va a ser muy importante y fundamental poder tener en cuenta su perspectiva en su calidad de fiscal para efectos de poder enriquecer la comprensión de este tema tan importante del derecho penal.**

Vamos a iniciar con esta entrevista. Tenemos como primera pregunta:

**¿Cuál es la importancia del principio jurídico de mínima intervención de derecho penal en su labor como fiscal penal?**

Bueno, en cuanto a la importancia del principio jurídico de mínima intervención como trabajadora del Ministerio Público, puedo indicar que se ha creado para reducir la intervención a aquello que es estrictamente necesario en términos de utilidad social general. En cuanto a la importancia que se le da, es también como las bases del Estado, como se ha mencionado, y que sustentan otros principios fundamentales como la legalidad. Asimismo, en esta aplicación, este principio, es una acción facultativa de sancionar a algunos operadores cuando las demás alternativas de control han fallado, es decir, que carecen de sentido la intervención del derecho penal cuando existe la posibilidad de utilizar otros medios. Asimismo, también el Estado puede emplear la pena cuando está en situación de explicar su necesidad para la convivencia social, para mantener el orden democrático, interviene limitando derechos de los ciudadanos en casos que sean necesarios para garantizar la paz social.

**¿Pueden señalarnos en el ejercicio de la acción penal los fiscales en su calidad, defensores de la legalidad, pondera el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal y de ser el caso? Entonces, ¿puede explicar de qué manera?**

Si en el caso de nosotros de los fiscales, tenemos la obligación de ponderar el principio de intervención mínima penal, dado de que la norma nos obliga a realizarlo. Ahora, para ello, de estar de acuerdo o no es diferente. Para eso nosotros, al estar obligados, tratamos de tener salidas alternativas. Una de ellas son los principios de oportunidad con la entidad que corresponde. Sin embargo, a mi criterio, no estoy muy de acuerdo en realizar este tipo de acciones respecto a los delitos, toda vez de que existen otros mecanismos alternativos fuera del derecho penal para poder ser sancionados, respecto a lo que se viene investigando, que es la producción de peligro en el transporte público.

**¿Cree que la política criminal del Estado respeta adecuadamente el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal y de ser el caso, ¿por qué?**

Bueno, la política criminal son todas aquellas estrategias, instrumentos, acciones que va de parte del Estado, tendientes a controlar o prevenir delitos en cuanto a las conductas criminales respecto a las personas, lo cual debe existir una voluntad política a través de las diversas instituciones que llevan a cabo los programas de prevención del delito y acciones de campo para conocer fenómenos delictivos, y asimismo atender el origen y las causas con el objeto de erradicar y evitar ciertos delitos que estos se aumenten. Sin embargo, el fin esencial de la política debe ser la búsqueda de la extinción de la criminalidad, pero en una utopía, porque lo que más se puede hacer es disminuir los índices de violencia y delincuencia, porque un delito existe y ha existido y va a existir, porque es consustancial al ser humano. Pero no es lo mismo un índice diminutivo a altos índices de criminalidad, motivo por el cual en realidad el Estado no respeta adecuadamente el principio jurídico de mínima intervención. Toda vez que, conforme a la criminalidad, al principio jurídico de mínima intervención en el derecho penal, no se está respetando, porque la política criminal ha diseñado como los gobiernos en crear, criminalizar delitos que no deberían producirse, sin embargo, actualmente, hasta existe ya sobre criminalización de otros delitos. En esta medida los legisladores son los que vienen desarrollando este tipo de aumento de criminalidad habiendo pues otras vertientes o pudiendo ser sancionados de diferente manera.

**¿Considera usted sí que la incorporación de este delito de producción de peligro en servicio de transporte público, lo que se dio por cierto en el año 2020 en mérito a un decreto de urgencia, contraviene este principio sustancial de mínima intervención del derecho penal y de ser ese caso podría explicarnos por qué considera esa contravención?**

Bueno, en mi opinión, sí contraviene la incorporación de este delito al servicio de transporte público, ya que existen para eso las medidas administrativas. Ya se tiene una medida administrativa y al criminalizarlo estamos creando una doble sanción, porque muy aparte de que tienen una sanción penal al haberse incorporado al código, también son amonestados o sancionados administrativamente mediante papeletas. Entonces no podemos ir contra este tipo de sanciones, ya que el derecho penal se



tiene considerado como la última ratio. Entonces si hay mecanismos antes de esto para que puedan ser resueltos, no habría la necesidad. Lo que acá es contraproducente y no nos está ayudando. O sea, no nos ayuda en el trabajo ni ayuda a las personas. Lo que hace es generar un problema más a la sociedad. Porque eso de acá se tendría que ver desde los órganos de repente de las municipalidades, las SAT, los órganos que les corresponde hacer las revisiones previas para ya estos transportistas continuar con el trabajo. Pero si no existe de parte de ellos, no podemos estar criminalizando algo y sancionando a las personas. porque en realidad se generan penas o condenas, porque no muchos pueden acceder a las salidas alternativas que se puedan dar, como es este, los principios de oportunidad. Entonces, llegar a una etapa judicial ya es generarse un antecedente penal. Entonces, no ayuda eso a la sociedad en nada, más bien perjudica.

**El Estado bueno a todo lo dicho, ¿considera usted que el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público protege un bien jurídico esencial de la sociedad? Bueno, y de ser el caso, pues ¿cuáles serían esos bienes jurídicos?**

Bueno, en este sentido, primero tenemos que ver que, según el tipo legal, se protege la vida, la integridad física, la seguridad y la salud de las personas, pero yo considero que no protege bienes jurídicos esenciales. Toda vez que en el servicio de transporte público no necesariamente se va a cometer un delito el hecho de no tener una revisión técnica, el hecho de no contar con el SOAT, porque el delito en sí, si es que sufriera en este caso un accidente de tránsito, un choque o algo, para eso tenemos lesiones culposas, que es un delito o homicidio culposo, si es que fallecen personas dentro del vehículo. Ahora, en el caso de las revisiones técnicas, que son sanciones administrativas, el no contar con SOAT, no contar con licencia, eso ahí no va a prevenir que se cometa el delito de lesiones culposas, introduciendo este tipo de delitos en el transporte público, porque lo que sí nos va a ocasionar es de que haya una doble sanción, como ya mencioné anteriormente, porque si hubiera un accidente de tránsito y no contaba con la revisión técnica o con el SOAT, es una infracción que se le va a poner a la persona. Entonces, eso también a nosotros nos coadyuva para poder resolver nuestros casos en casos de lesiones o homicidios culposos, nos ayuda porque son factores predominantes, Sin embargo, al ya penalizar el hecho de no tener ese tipo de documentos en el transporte público, lo que sí va a hacer es que aumente lo único, es la pena la sanción nada más, y que ya no se vuelva como una sanción administrativa y ello nos podría perjudicar más bien a nosotros en las investigaciones.

**¿En su criterio profesional, aplicar el artículo 273A del Código Penal coadyuvaría a concientizar a las personas a conducir siempre un vehículo de transporte público contando con el SOAT, inspección técnico vehicular?**

Bueno, en este caso yo creo que no. No se puede concientizar al conductor a cumplir esas reglas. Partiendo incluso de que la inspección técnico-vehicular debe ser realizada por el dueño del vehículo, no por el conductor. Si queremos criminalizar en este tipo de casos, a quien se debería sancionar sería al dueño del vehículo, toda vez que él es el encargado de realizar la inspección técnico-vehicular. Ahora, contar con el SOAT, también igual, respecto al SOAT y tener en regla los documentos. Cuando uno va y saca una licencia de conducir, si bien es cierto, tiene conocimiento de que tiene que manejar con su SOAT, con su tarjeta de propiedad, con la licencia, con la inspección técnica. Pero ¿qué pasaría? En este caso solamente estamos hablando de transporte público y tampoco incluimos al transporte privado, en los colectivos informales. Entonces a ellos tampoco se les está penalizando, solamente se penaliza el transporte público, pero si bien es cierto, el mismo artículo 273A señala que puede generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas a no cumplir con ese requisito. Si es que no se ha cometido, solamente se realiza el transporte, no veo la manera en que se esté generando un peligro a la vida, ¿no? En este tipo de casos, si se causa un accidente, no es porque no lleva la inspección técnica o porque no tiene el SOAT, puede ser por otros factores. Entonces, en este caso lo que sí, como se mencionó anteriormente, se podría hacer técnicas de prevención que trabajen las municipalidades, los fiscalizadores, que se pongan órganos de control dentro de las municipalidades de las salidas de esos vehículos, de transportes públicos, donde que para que salgan sea un requisito que cuenten más bien con el SOAT, con la inspección técnico vehicular y de lo contrario sancionar. Entonces muchas veces a quien se debería más bien realizar este tipo de inspecciones serían a las propias municipalidades, que son ellos los encargados de fiscalizar y prevenir. Entonces, si no hay una prevención de parte de ello y solamente criminalizamos el hecho de que no cuenten con un SOAT o cuenten con una inspección técnico vehicular, en este caso no va a ayudar, no ayuda a que se concientice. Más bien se va a continuar manejando los vehículos con ello, toda vez de que no existe, mientras que no haya un peligro, porque tiene que cumplir sin requisitos, el saber manejar y el estar conduciendo bien no es un peligro para la vida, para los que subimos a este tipo de transportes.

**¿En su opinión profesional, es posible aplicar en sede fiscal el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en la resolución de casos fiscales por el delito de producción**



## **de peligro en el servicio de transporte público que se encuentra previsto en el artículo 273A del Código Penal?**

No se podría aplicar en sede fiscal, toda vez de que la norma, bueno el artículo 273A del Código Penal, nos exige una sanción para esta conducta del denunciado o del procesado. Entonces no podríamos aplicar, solamente se podría aplicar en caso de que el denunciado no esté transportando a personas dentro del vehículo, dado de que ya sería atípico, porque la norma específicamente dice realizar el transporte público. No dice manejar un vehículo de transporte público, sino llevar pasajeros. Pero para nosotros como Ministerio Público no podríamos aplicar el principio jurídico de mínima intervención en el derecho.

**¿Desde la incorporación de este delito de 273A del Código Penal, que fue el año 2020, en el desarrollo de su labor fiscal conoce de algún proceso penal en el cual el órgano jurisdiccional aplicó este principio jurídico de mínima intervención del derecho penal para resolver un caso relacionado al delito que se está comentando?**

No, a la actualidad no tengo conocimiento, pero sí en los casos que nosotros hemos llevado a nivel fiscal respecto a las intervenciones realizadas por personal policial, lo que hemos realizado son salidas alternativas, como que son principios de oportunidad y todo eso. Pero no, a nivel judicial no, y no sea judicializado. Judicializado de parte de mi despacho hasta la actualidad no. Si no tratamos de llegar a salidas alternativas porque creemos que es injusto a veces, o excesiva, esta pena que se está dando en el referido artículo.

**En su opinión, ¿sancionar al conductor de un vehículo de transporte público sin SOAT o inspección técnico vehicular contravienen el subprincipio de fragmentaridad del derecho penal entendida esta como un criterio que señala que se emiten sanciones penales solo para las acciones que revistan cierta gravedad. Bueno y de ser el caso, ¿por qué sería así?**

Bueno, en este caso, sancionar al conductor contraviene el subprincipio de fragmentaridad, toda vez de que se supone que solo lo vamos a aplicar en el derecho penal para las conductas que sean muy graves, gravosos. Esto es para limitar o restringir el derecho a la libertad de las personas. Por lo tanto, deben ser reservadas para las violaciones más intolerables. En ese sentido, yo creo que el derecho penal se rige como la última ratio. Supone que la sanción penal no debe actuar cuando exista la posibilidad de utilizar otros medios o instrumentos jurídicos de control social menos severos. Más aún de que conforme al mismo artículo señala de que violan algunos el derecho a la vida y con eso no se debe evitar

**¿Considerando lo señalado, lo que nos quiere decir es que no protege en realidad los bienes jurídicos de la vida, la integridad física y la seguridad de la persona, del usuario, del transporte público?**

No, No los protege. Porque para eso existen otros tipos de delitos, ¿no? Ya, listo.

**¿Considera que la conducta de conducir un vehículo de transporte público sin contar con estos requisitos de ley, SOAT, inspección técnico vehicular, pone en peligro la seguridad, la vida, la entidad física del usuario? En todo caso, ¿cómo aborda su fiscalía en este tipo de casos?**

No vulnera la integridad física del usuario, ni pone en peligro la seguridad a la vida en estos casos. Toda vez que, para eso, como señalé anteriormente, existen pues estas sanciones administrativas o actos de prevención de parte de las municipalidades, que son las encargadas de otorgar y verificar este tipo de actos. Ahora, mi fiscalía en este tipo de casos como delito ya lo he mencionado, ¿no? Nosotros, como defensores de la legalidad, estamos obligados a cumplir con lo que dice la norma, no a lo que nosotros creemos o pensamos. Entonces, al estar obligados, lo que sí hacemos es hacer salidas alternativas, llegar a realizar salidas alternativas. Estos, en este caso, son principios de oportunidad para que el conductor, que en este caso sería el denunciado, sea sancionado y pague una reparación civil a favor del Estado, porque en muchos casos, en el caso de no contar con el SOAT, estamos hablando del Ministerio de Transportes, en el caso de la inspección técnico-vehicular, se estaría puesto también todo esto, va al MTC, pero el MTC también tiene sus órganos correspondientes administrativos, como son que a veces se ponen en la carretera, están haciendo las refecciones, la sutran, entonces la sutran, la policía, las coordinaciones con las policías de tránsito, entonces son ellos los que deben hacer más bien las acciones de prevención, y no tanto sancionar este tipo de actos, porque hasta hemos podido ver que muchas veces la sutran tiene inconvenientes con estos centros que otorgan las inspecciones técnicas de los vehículos. Por qué no los tienen, los han sacado de lista, pero sí todavía son considerados como que sí, porque tienen una apelación. Entonces, hemos tenido casos y sí he visto casos donde las inspecciones técnicas según la sutran están anuladas porque esa inspección técnica no tiene validez porque la empresa ha sido sancionada. Sin embargo, esa sanción o esa que ha Otorgado la sutran ha sido apelada y no existe ahorita una resolución donde que



confirme. Entonces mientras que no confirme esa revisión técnica sigue teniendo validez, pero para la sutran no tiene validez. Entonces en este tipo de casos, bueno, yo considero que no.

**¿Considera que los presupuestos normativos planteados en este delito previsto en el artículo 273A del Código Penal se encuentre debidamente estructurada para efectos de su configuración?**

No, no considero que sea adecuada, toda vez de que deja muchos vacíos en el hecho en concreto, en el delito que se está señalando en el 273A, dado de que su configuración señala que la conducción del vehículo de transporte público debe causar un peligro para la sociedad y el usuario en general. Entonces, en este caso, el hecho de no contar con el SOAT o con la revisión técnica no vulnera, o sea, no genera un peligro a la sociedad, a la persona, pero cuando produzca un accidente de tránsito, mientras que no haya eso entonces no, entonces deja muchos vacíos para señalar ello. En cuanto a las revisiones técnicas también tenemos conocimiento por las experiencias de que muchos de esos centros de revisiones técnicas solamente otorgan con el simple pago. Entonces no podríamos, tendríamos que pasar todavía por un peritaje y además en este tipo de delitos tenemos que verlo como un dolo, que tengan la intención de causar un daño a la sociedad o un daño a la persona. En ese caso no, mientras que no exista, no. Pero a su vez también el tipo legal indica que este tipo de lesión se encuentra supeditado, no contar con un SOAT. De ahí la estructura típica es incorrecta. En ese sentido, al no tener un SOAT no genera un riesgo de lesión y tampoco va a evitar que se cause un accidente. O sea, el tener un SOAT o una revisión técnica no puede evitar un accidente de tránsito, puede ser un choque, un atropello o desviarse de su carril por otros factores.

En su opinión, **¿sancionar al conductor de un vehículo de transporte público sin su autoinspección técnico vehicular contraviene el principio jurídico de subsidiaridad, entendido este como un criterio de aplicación del derecho penal cuando no existan mecanismos extrapenales. Y de ser así, ¿por qué?**

Bueno, primero tenemos que entender para nosotros qué subsidiaridad, eso significa que el derecho penal va a intervenir solo cuando no existen otros elementos o mecanismos menos gravosos que regulen esta conducta en el tipo penal, ¿no? existe consenso que el derecho penal debe ser un instrumento de última ratio para garantizar la pacífica convivencia que existe en la sociedad. Prevea evaluación de su gravedad y de acuerdo a las circunstancias sociales, políticas, culturales, económicas que imperan en una sociedad en un momento determinado. De tal manera que la legislación ya nos ha mencionado que el derecho penal constituye uno de los medios de control social que existe en la sociedad actual, la familia, la escuela, la profesión, los grupos sociales, etc. Y los mismos que distinguen de un medio de control jurídico altamente formalizado, como es el derecho penal, como medio de control social. Entonces, como ya se ha sostenido y también lo señalan, hemos leído que el Tribunal Constitucional, señala que el derecho penal debe representar el medio, un recurso gravoso para limitar o restringir el derecho a la libertad de las personas. Por lo tanto, se debe reservarse para las violaciones más intolerables. En este sentido, se tiende que cuando el derecho penal se rige como la última ratio supone que la sanción penal no debe actuar cuando exista la posibilidad de utilizar otros medios o instrumentos jurídicos de control social menos severos, entendamos en este caso también que en esta línea de idea que vamos llevando o estamos ya señalando desde hace un momento, se tiene que el derecho penal viene enmarcado en el principio de mínima intervención, lo que supone que el ejercicio de poder de punición tiene que ser el último recurso disuasivo que se puede utilizar por parte del Estado para controlarnos los desmanes transgresores de la vida de la comunidad. En aplicación a este principio, también faculta sancionar criminal, debe operar cuando las demás alternativas de control han fallado, es decir que carece sentido la intervención del derecho. Sin embargo, para nosotros, o instrumentos jurídicos no penales, existen o hay un orden. Estas son las sanciones propias del derecho administrativo o del derecho civil que permiten la solución de conflictos, lo que sería más satisfactoriamente posible tanto para el imputado como para la sociedad. Es así como el derecho penal muestra el carácter subsidiario respecto de las otras ramas del ordenamiento jurídico, lo cual resulta fundamental al momento de abordar un caso en concreto. Entonces, en este caso, sí contraviene.

**¿Conoce usted los medios jurídicos que ejercen la potestad sancionadora distinta a la acción prevista por el delito de producción de peligro en el transporte público?**

En este caso, claro, existen, o sea, como ya se ha venido desarrollando en toda la entrevista, existe para eso el Reglamento Nacional de Tránsito, el mismo que sanciona administrativamente el hecho de no contar con SOAT, no contar con inspección técnico-vehicular, no contar con licencia de conducir u otros. Entonces, ya en este tipo de casos, no habría la necesidad de penalizar, de que estos actos de no contar con estos instrumentos sean penalizados. Ahora, como se ha venido mencionando, también existen otras instituciones sancionadoras que podrían ayudar a ello y también a controlar y prevenir.



**¿Considera usted que las sanciones administrativas impuestas cuando no se tiene el SOAT o la inspección técnico vehicular resultan o son más disuasivas en relación con la sanción penal prevista como tal en el delito de producción de peligro en servicio de transporte público?**

Primero, respecto a las funciones administrativas en cuanto a los conductores, primero tienen que tener una licencia de conducción. Todo conductor, tanto de transporte público como de transporte privado, al tener una licencia cuenta con una cantidad de puntaje, que está establecido dentro de las normas de tránsito, dentro de las normas que se rigen para sacar las licencias de conducir. En este caso, las sanciones administrativas tienen mayor consideración dado que cuando se les impone una papeleta por no tener el SOAT o por no tener una inspección técnico-vehicular, estas generan que se les sumen puntajes o que se les disminuya puntaje, porque comienzan con un puntaje de 100 o con un puntaje de 0 pero no pueden sobrepasar esos 100, entonces si sobrepasan y conforme señalan la norma administrativa respecto a las licencias de conducir que tienen los que conducen tanto transporte público como privado pero en este caso de transporte privado es de que llegue un momento, en que hayan superado este límite y son posibles a hacer sancionados en suspensión de las licencias de conducir. Entonces, al ser sancionado en tanto a lo penal que pueden llegar a un principio de oportunidad o una sanción, es solamente una sanción pecuniaria. No es que se va a generar tampoco un antecedente. O si se genera un antecedente va a continuar manejando, pero cambió el conductor, lo que más le va a preocupar es no tener la licencia de conducir porque ahí sí estaríamos hablando de un delito, ¿no? porque ahí sí pone en peligro una persona que no tiene una licencia de conducir aparte de ser sancionada administrativamente, también puede ser penalmente porque ya pone en riesgo la vida de las personas porque no sabemos si sí maneja, no maneja, si pasó o no el examen pero en este caso, yo considero que la sanción administrativa es más persuasiva que una sanción penal.

**Bueno, continuando doctora, en su opinión de la incorporación de este delito de protección de peligro en el servicio de transporte público que fue en el año 2020, hasta la fecha, de alguna forma ¿considera que ha coadyuvado o ha servido la norma para que hablar de una reducción de accidentes de tránsito en todo este ámbito geográfico correspondiente al distrito de Chosicá, Chacabayo.**

Bueno, respecto a la incorporación del delito del 273A del Código Penal, no, no se ha visto una reducción, no ayuda, no coadyuva, no ayuda, no genera un impacto a la sociedad respecto a no tener un soat, no tener una inspección técnica policial, porque los accidentes de tránsito, como lo mismo señala, son accidentes, o sea, puede ser producido por la misma persona o por intervención de un tercero, entonces en estos casos nosotros que venimos investigando casos de accidentes de tránsito de lesionados o muertos, no vemos el hecho porque la gran mayoría de accidentes de tránsito no se llevan a cabo en transporte público, la mayoría de accidentes de tránsito se ven en el transporte privado que son los colectivos, que son los camiones de carga entonces no ayuda, no ayuda son más bien los que ocasionan los accidentes de tránsito, los transportistas privados, autos que colisionan con el transporte público. Entonces si lo vemos desde ese lado si coadyuva, no, no, no coadyuva, porque los pocos accidentes de tránsito que hemos tenido respecto al transporte público no han sido por el hecho de no contar con un SOAT o no contar con la revisión técnica. El accidente de tránsito se ha suscitado solamente por el hecho de que un vehículo delante de este, de forma intempestiva, ha frenado y ha colisionado, o ha habido, por evitar un choque, se ha desviado. Entonces, en estos casos, no podemos señalar de que este tipo de delitos coadyuve de alguna forma en una reducción de accidentes de tránsito. No lo podemos tomar de esa manera, porque no es así, y en vez de ayudar, lo que hace es más bien perjudicar, perjudica en cuanto a nuestras investigaciones, porque es posible aplicarle otro tipo de delito a uno que ya de repente se haya cometido.

**¿podría usted indicarme en su opinión profesional, cuáles son o serían los factores desencadenantes o causantes también si se quiere llamarlo así, de los accidentes de tránsito en el ámbito geográfico de Chosicá?**

Pues en el marco del ejercicio de su labor fiscal diaria. En cuanto a los accidentes de tránsito, que son los factores, justamente muchas veces de ellos son la falta de señalización, falta de alumbrado público, las señalizaciones no están claras, toda vez de que las municipalidades y también la entidad encargada de tránsito no ha puesto señalizaciones en los lugares que debe ver. Entonces, esto genera tipos de accidentes de tránsito, por ejemplo, cerca de los colegios porque no hay rompe muelle, no hay señalización de paso. Ahora, al no existir tampoco alumbrado público, estos tipos de accidentes también es la imprudencia. Muchas veces, y en su gran mayoría de casos que tenemos nosotros, es por la imprudencia del mismo peatón. Porque es el peatón quien cruza, interpretativamente, en un lugar donde no debería pasar. Entonces, esto genera que exista un choque y cause lesiones y el vehículo a veces de transporte público que también en este caso que venimos hablando al tratar de esquivarlo ya



colisiona con otros vehículos o a veces se impacta a otros lados y ese tipo de casos hemos tenido nosotros, muchos. Entonces, el dosaje ético también, o sea, la imprudencia de manejar en estado de ebriedad, quienes causan accidentes de tránsito y en este caso, si en el derecho penal existe una sanción respecto a también el hecho de, bueno, en el ámbito administrativo, perdón, existe el hecho de que son suspendidos las licencias, ¿no? Ahora no mucho tenemos accidentes de tránsito en servicio público que hayan conducido en estado de ebriedad, sino están más bien esa aplicación de este tipo de delitos debería ser también, si es que lo quisiéramos ampliar, al transporte privado, porque son los que más ocasionan este tipo de accidentes.

**En su opinión profesional, ¿el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público que se encuentra previsto en el artículo 273A del Código Penal del cual se está desarrollando esta entrevista, debería ser derogado, es decir, quitar el delito de nuestro ordenamiento jurídico o dejarlo sin efecto o podría mejorarse en su caso la redacción normativa tal como está previsto, pues no, ello pues en aras de también este, protegerla bien, la en forma efectiva, los bienes jurídicos, la vida, salud, integridad del usuario. podría usted darme algún alcance en relación con su opinión profesional?**

En cuanto a lo antes señalado, yo considero que debería ser derogado. Ello debería ser derogado en razón a que no protege los bienes jurídicos que la misma norma señala. O sea, el 273A señala ciertos requisitos, que proteger, pues, en cuanto a sus requisitos, que conforme a lo mismo señala esta norma es que genera un peligro para la vida, la salud, la integridad física, las personas, al no cumplir con los requisitos de la ley para circular. Pero cuando hablamos como para circular, no solamente hablamos de un SOAT o hablamos de una revisión técnica, también hablamos de una licencia de conducir. Entonces, no cumple estos requisitos, o sea, la norma en sí no, pero sí administrativamente nosotros podemos ver de que sí funcionaría estrictamente porque como ya se los había mencionado puede ver una suspensión. Entonces al suspender una licencia de conducir más bien nosotros preveemos de que esta persona ponga así en peligro la seguridad física de las personas, la salud, la vida. Entonces ahí sí cumpliría con un requisito, pero respecto al SOAT y la revisión técnica no. Yo considero que si es que habría una modificación o una incorporación a este artículo podría ser solamente el no contar con una licencia de conducir, que es lo más importante. Porque si hablamos del SOAT, lo que generalmente va a hacer no es proteger la vida, el SOAT nos va a servir como es un sistema para accidentes de tránsito, o sea, para que los lesionados en un accidente de tránsito de transporte público sean atendidos dentro de un hospital o una clínica y cubran un cierto porcentaje de la deuda que se va a generar. y en cuanto a la revisión técnica, es sobre la operatividad o no del vehículo. Pero no estamos hablando de que esto de acá pueda contravenir con un peligro a la vida. Lo que sí sería, para mí, como les vuelvo a mencionar, debería ser derogado y lo que se debería hacer es una incorporación, ¿no? Pero el hecho de que sea delito no contar con un brevete. Eso sería lo más importante en este tipo de casos. Y como ya mencioné, también es de que lo que se debería de es un mayor control. Respecto a ello, un mayor control de sanción, de prevención, fiscalización por los operadores, que no existen, no existen. Nosotros solamente, lamentablemente, vemos nosotros día a día de que hacen operativos, pero hacen operativos a transportes privados, hacen operativos para camiones, para autos, pero no hemos visto, o sea, ni persona y dentro de mi despacho fiscal no hemos visto operativos respecto al transporte público pese a que en reiteradas oportunidades hemos tratado de conversar con los comisarios, hemos tratado de que ellos, pero sin embargo ellos nos dicen de que las órdenes que son mandadas son mandadas solamente para transportes de carga pesada, para ver qué transporta, si cuentan o no con los requisitos, porque al estar nosotros en esta zona que es Chosica, estamos en la carretera central. Entonces la carretera central,

es pasible de muchos accidentes de tránsito, pero como se mencionó anteriormente, todos estos accidentes de tránsito se ocasionan más por transportes privados que por transportes públicos. Si ponemos de 100 solamente en transporte público son 2 a 3 vehículos que tenemos. Lo demás es transporte privado, entonces en conclusión para mí sí debería ser derogado.

Bueno, hemos concluido con la entrevista, doctora Susan. Yo quiero agradecerle a usted por la voluntad, por su tiempo, y con el desarrollo de esta entrevista, las respuestas dadas a las preguntas en realidad, la aportación es bastante valiosa, importante, va a coadyuvar a esclarecer y establecer ciertas conclusiones en este trabajo de investigación, que lo que se quiere es de alguna forma establecer el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en su aplicación en el delito de producción de peligro en servicio de transporte público. En ese sentido pues que esta entrevista ha sido satisfactoria, le agradezco por ello y bueno hasta otra oportunidad.

Muchísimas gracias, doctora Susan.

Fecha 16 de mayo de 2024.



## **TRANSCRIPCIÓN DE AUDIO DE LA ENTREVISTA 3:**

Soy Maritza Diana Martínez Choquehuanca, estudiante del postgrado de la Universidad de César Vallejo. Estoy realizando una investigación relativa al principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público. Es en ese sentido, doctora, que me presenta usted para poder realizarle una entrevista a efecto de poder extraer cierta información de su trayectoria profesional o en todo caso de su experiencia profesional en el nivel fiscal. Quisiera, doctora, que en esta oportunidad me pueda ayudar con revisar esta entrevista para fines de que pueda aportar una información para efectos de culminar con mi proyecto de investigación que estoy realizando.

Para empezar, doctora, quisiera informarle de que esta entrevista va a ser grabado y me gustaría que me indicara si usted consciente o autoriza que esta entrevista pueda ser grabada. ¿Autoriza, doctora? Sí, sí autorizo.

### **¿Podría usted indicarme cuál es la importancia del principio jurídico mínimo intervención del derecho penal en su trabajo como fiscal penal?**

Bueno, este principio tiene la importancia, en todo caso de este principio, radica en el análisis que debemos realizar respecto a una conducta delictuosa, a fin de poder ponderar en qué medida esta conducta lesión del bien jurídico protegido por ley, de acuerdo con esta magnitud que esta lesión que haga pasible una imputación debidamente sustentada y que sea pasible también de una persecución penal, como sabemos, el derecho penal es un medio de control social. Como medio de control social, sanciona aquellos comportamientos que lesionan o ponen en peligro un bien jurídico tutelado por ley. Sin embargo, el principio de mínima intervención nos señala que el derecho penal ha de reducir su intervención para aquellos casos estrictamente necesarios, como el último recurso disuasivo que tiene el Estado para poder utilizar el *ius puniendi*, por qué justamente debido a la dureza que implica el derecho penal. Debe aplicarse únicamente para las modalidades delictivas más graves, más peligrosas, que lesionan en gran parte el bien jurídico protegido. Y evitar, a toda costa, evitar que esto se dé como primera ratio, por eso dicen la última ratio de derecho penal, este principio nos indica que existen otros mecanismos legales con los cuales se puede también sancionar ciertas conductas relevantes que afectan bienes jurídicos. Ahora bien, como hemos dicho en un inicio, el derecho penal sanciona conductas, pero no todas las conductas van a ser sancionadas con derecho penal, porque existen otros mecanismos que también pueden ser aplicadas para sancionar conductas. El principio de mínima intervención nos indica que el derecho penal debe ser utilizado para estas conductas más graves, más peligrosas, cuando los demás mecanismos han fracasado, cuando los demás controles han fracasado. Por otro lado, el principio de mínima intervención también limita el ámbito de aplicación del derecho penal. Porque *ius puniendi* no puede ser ilimitado. Porque el hecho que *ius puniendi* sea ilimitado, eso significaría una arbitrariedad por parte del Estado. El Estado no puede castigar de manera ilimitada. Por ello es necesario que imponga diversos controles. De ahí es que hablamos justamente de ese carácter fragmentario, que también tiene que ver mucho con la mínima intervención y de última ratio.

### **¿Atendiendo a lo señalado, entonces, ¿sí es importante en la labor fiscal este principio de mínima intervención del derecho penal?**

Sí, considero que sí es importante porque en nuestra labor como persecutores de delito, como directores de la investigación, nosotros debemos también conocer los principios fundamentales y los principios rectores que rigen el derecho penal, uno de estos principios es el derecho de mínima intervención. Claro, considerando yo, doctora, si bien, bueno, los fiscales son defensores de la legalidad.

### **Entonces, ¿En el ejercicio de la función fiscal se pondera este principio de mínima intervención del derecho penal y de ser así, entonces, ¿cómo se aplica este principio en el ejercicio de la labor fiscal?**

Claro, en principio, en función del principio de legalidad nosotros tenemos que aplicar la ley penal. Es nuestra labor, siempre tratando en base a la teoría delito poder delimitar qué conducta se encuadre en un respectivo pedido penal. Y de ahí partir nuestra labor. Sin embargo, sí es posible la aplicación del principio de mínima intervención, que, si bien resulta esto en una mínima cantidad de casos, sí es factible. Por ejemplo, en mi experiencia se han dado casos, por ejemplo, de delitos de usurpación, en que las partes finalmente deciden en medio del curso de la investigación penal resolver el conflicto de intereses en la vía civil, porque el interés de fondo real es justamente el que tiene el mejor derecho sobre propiedad sobre el bien, entonces la vía civil es la mejor vía para resolver este conflicto de intereses, entonces nosotros tenemos que evaluar esa situación porque de existir ya un proceso civil instaurado, entonces tendríamos que aplicar el principio de la mínima intervención, también he tenido casos de daños que las partes ha decidido acudir a la vía civil para buscar lo que es la indemnización. Entonces en ese sentido también se tiene que ponderar no solamente la lesión, el bien jurídico



protegido, sino también el principio de mi intervención en este extremo, porque resulta que el derecho penal, al ser de última ratio, mientras las partes deciden llevar su conflicto en otra vía extrapenal, entonces resulta de aplicación el principio de mínima intervención penal.

## **¿Cuándo se aplica este principio de mínima intervención del derecho penal, ¿de qué forma se manifiesta en los casos que son sometidos a su conocimiento?**

hemos archivado casos acá, sí hemos archivado, sustentándonos, en el principio de mínima lesividad, de la mínima intervención del derecho penal. Precisamente dado al bien jurídico. Claro, el bien jurídico, los conflictos de intereses, que siempre también existen, los conflictos no solamente son satisfechas por el derecho penal, sino también pueden ser solucionados a nivel de otras vías, de extrapenales y esa ha sido la oportunidad, que si bien son escasos casos, no son la mayoría, nosotros en su mayoría no tenemos estos casos, pero sí han habido particularidades en casos en que hemos tenido que archivar casos basándonos justamente en este principio de subsidiaridad del derecho penal, como la última ratio.

## **¿Usted considera que el Estado estaría impartiendo, una política penal adecuada, considerando que la política penal, en todo caso la señala el gobierno, nuestras autoridades, nuestras máximas autoridades gubernamentales son las que diseñan la política criminal?**

La política criminal en realidad son estrategias que realiza el estado a efectos de abordar la criminalidad, pero sucede que no se trata simplemente de aumentar las penas o no se trata de crear nuevos delitos, únicamente por la presión de los medios de comunicación o porque de pronto nos informan que han aumentado ciertas conductas delictivas. No se trata solamente de evaluar de forma muy sucinta esta situación, sino de lo que se trata realmente es que exista una medida, basada en evaluaciones, una evaluación, una intervención basada en estudios, pueden ser estudios económicos, sociológicos, estudios criminológicos, que sustenten realmente estas legislaciones. La política Criminal debe ir de la mano justamente con estos estudios, pero qué pasa es que, en los últimos tiempos, en nuestra legislación penal, se han ido aumentando penas, creando delitos, que resultan ser, pues, que no se basan sobre estudios verdaderamente diseñados para solucionar o arribar a lo que se quiere. Buscamos, por ejemplo, de pronto disminuir algunos tipos penales y pensamos, la política criminal pide en todo caso a los legisladores que aumentando la pena o esos tipos penales o la comisión de los delitos penales cuando no es en realidad así. Se da un efecto contrario en realidad. A mi parecer, en la política criminal en nuestro país, con el aumento desmedido de pena y con la creación de nuevas modalidades definitivas, es otro ejemplo de la vulneración al principio de intervención mínima. Porque el derecho penal, en vez de cumplir con su misión, que su misión justamente es ser aplicado en los casos que resulten más relevantes, está siendo desnaturalizado y se está deslegitimando el derecho penal. Entonces esto en lugar de crear justamente el resultado esperado lo que hace es que pierde eficacia en la sociedad, pierde eficacia en la sociedad. Ya no está siendo la última ratio como el principio lo dice, sino que se está convirtiendo en una herramienta de control primario y eso sí es una contravención y una afectación al principio de mínima intervención, porque no se están basando los legisladores en estudios reales, simplemente en poder buscar ciertos mecanismos de control basándose en aumento de penas, basándose en la conservación de los penales, pero que en el fondo no están logrando las metas que queremos, porque la acuérdesse que la pena también tiene una función preventiva, entonces se cree que de esta manera se va prevenir, pero la realidad nos está demostrando de que no se previene las penas con el aumento de la sanción, de los años o de consideración de los delitos penales. No existe realmente en nuestra legislación un estudio real que justifique esta situación.

## **Teniendo presente lo que acaba de señalar ¿La incorporación de este delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, contraviene este principio jurídico de mínima intervención del derecho penal?**

A mi concepto, en mi criterio, la incorporación de ese tipo penal sí vulnera el principio de mínima intervención penal porque como hemos señalado anteriormente, el derecho penal no es el único medio de control social y entra a tallar únicamente cuando otros mecanismos de sanción resultan suficientes. Este concepto constituye un principio rector del derecho penal, algo que no se ha tenido en cuenta para criminalizar esta conducta en el artículo 273A que habla sobre la producción del peligro del servicio público de transporte. Esta conducta está considerada como una infracción en el Reglamento Nacional de Tránsito. Si nos percatamos su propio articulado señala el hecho de carecer del seguro obligatorio de asientos de tránsito y el de carecer de una inspección técnica vehicular. Estos mismos, requisitos que está exigiendo la norma penal están ya contemplados en el reglamento nacional de tránsito en el cual se considera también multas tanto para la carencia del SOAT como para la carencia del certificado de inspección técnica vehicular en este caso no sólo son sanciones administrativas sino resarcitorias en favor del estado, lo cual es mejor todavía si bien es cierto se ha dado un aumento significativo de accidentes de tránsito, sobre todo en nuestra localidad. Nosotros estamos en Chosica,



por donde pasa la carretera central y cada turno que tenemos, que es cada 21 días, siempre tenemos comunicaciones de accidentes de tránsito y muchas veces lesiones que afectan, no solamente la integridad física sino también la vida de las personas. Esto es una realidad que no se puede ocultar. Lo cierto es que a mi criterio la incorporación de este tipo penal que se ha dado en enero del año 2020, tendría como finalidad disminuir estos accidentes de tránsito, sin embargo, nos preguntamos si resulta el medio más adecuado para conseguir este fin, el disminuir los accidentes de tránsito y a mi parecer no es así, pues desde que entró en vigencia este artículo del código penal en mi experiencia no se ha visto una disminución considerable de los accidentes de tránsito, en mi opinión otra manera esta problemática social, teniendo en cuenta el principio de mínima intervención y teniendo en cuenta que esto ya estaba contemplado en una nómina extrapenal, administrativa toda vez que se incumple el reglamento nacional de tránsito que tiene como consecuencia y multas, o sea, sanciones pecuniales y también retención del vehículo, el hecho de dejar de conducir también por un tiempo determinado. Entonces, estos castigos resultan más relevantes en este tipo, según mi criterio.

## **Y entonces, el delito de prohibición de peligro en servicio de transporte público, ¿podríamos señalar que protege un bien jurídico esencial de la sociedad?**

Si nos percatamos el articulado ha sido contemplado en el título de delitos contra la seguridad pública. En principio tendría como bien jurídico protegido la seguridad pública. Y si nos basamos en el articulado del mismo, ya señala que protegería en todo caso el bien jurídico también la vida, la salud, la integridad física, la parte de la seguridad pública. Sin embargo, yo cuestiono un poco esta situación porque nosotros estamos hablando que cuando el código señala que pueda generar un peligro, para la vida, para la salud, para la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley, nos encontramos en principio frente a un tipo penal de peligro concreto, en los que el bien jurídico debe haber sufrido ya un riesgo real de lesión, dado por el hecho de que los pasajeros son colocados en una situación de riesgo, por el hecho, entre comillas, de que el conductor no cuenta con estos requisitos, y no cuenta con SOAT y tampoco cuenta con la inspección técnica vehicular. Sin embargo, el hecho de sancionar la carencia de SOAT en inspección técnica no produce en estricto, un peligro para la seguridad de los usuarios del transporte público. Si tenemos en cuenta que dicha comisión no contribuiría en sí a la producción de un accidente de tránsito de vehículo, como por ejemplo si ocurre en el delito de conducción en estado de ebriedad, si hacemos esta diferenciación entre un artículo y otro, que no están contemplados en el título de seguridad delito de conducción pública, estado de debilidad que es el artículo 274, ahí se establece ya un grado de alcohol en la sangre y está científicamente comprobado de que el alcohol en la sangre disminuye las capacidades de las personas para conducir un vehículo automotor. En cambio, a contraparte de este artículo incorporado, en donde se señala que la carencia de estos documentos generaría un riesgo y en sí, además si nos percatamos en el mismo articulado cuando señala que genera un peligro para la vida, salud o integridad física al no cumplir con los requisitos de ley, no hace mención cuáles son los requisitos de ley, lo cual nos lleva a poder remitirnos a una norma extrapenal que es el Reglamento Nacional de Tránsito. En ese sentido hay una ley en blanco y la redacción no está acorde, si bien se señala en su texto que puede generar un peligro para la vida, salud, edad física, en realidad en la praxis no sería así. Entonces, en mi opinión, no está contemplando ni está protegiendo ni la vida ni la salud de la integridad física. Toda vez que la redacción del artículo, para mi criterio, no está correcta. Entonces se convierte en una situación que no es efectiva. No tiene eficacia. No tiene eso. Creo que es la palabra correcta.

**En su criterio profesional, teniendo presente que este artículo de producción de peligro en servicio de transporte público, entre sus presupuestos normativos se encuentra el que no cuente con SOAT o inspección técnico vehicular para su configuración. Esta situación o esta misión que se establece en la norma, ¿coadyuva en alguna medida a no dejar de conducir un vehículo de transporte público siempre contando con su SOAT, inspección técnico vehicular, o sea, de alguna forma se disuade al conductor para que no cometan o no incidan en este tipo de infracciones el tema de la incorporación de este delito.**

Estas conductas, generalmente han sido contempladas con una sanción administrativa, toda vez que estaban como una sanción administrativa en el Reglamento Nacional de Tránsito, conductas que en el caso de SOAT y de la carencia de lo que es la inspección de tránsito generaban multas, de hecho, aún están contemplados en el Reglamento Nacional de Tránsito, sin embargo, ahora se ha criminalizado esta conducta. Al poder incorporarla en el Código Penal se convierten en un delito. claro, unido también con otros presupuestos que señala el artículo. Sin embargo, no hay suficiencia o no hay evidencia que nos lleve a poder concluir de que penalizar estas conductas nos lleve a concientizar a las personas, a los conductores para que ellos conduzcan siempre un vehículo de transporte público teniendo el SOAT



y teniendo la inspección vehicular, debió haberse aumentado las multas en el reglamento nacional de tránsito o tuvo que haber existido un control mayor de los efectivos policiales y demás operativos o en todo caso las fiscalías de prevención de delitos y actuar en la competencia de sus funciones en conjunto con las policías para poder realizar estos tipos de operativos en el cual puedan sancionar de manera efectiva, pero penalizar no coadyuva y no concientiza a los conductores, no, efectos de que estos conduzcan siempre con el SOAT y con la inspección técnica.

**¿Usted señala en uno de los puntos de su respuesta, que en todo caso debería haber mayor control del tema administrativo? Siguiendo esa línea, ¿Podríamos, en su criterio, decir que se necesita un control mayor, tener un control administrativo eficaz?**

En mi opinión, podría ser más efectivo que criminalizar las conductas. Más efectivo inicialmente la vía administrativa tiene una sanción pecuniaria alta, a diferencia de lo que significa el pago de una reparación civil en los casos penales. En muchas de esas personas los conductores son su labor, son sus labores diarias de lo que subsisten, ellos dependen también en muchas ocasiones de sus vehículos para realizar sus labores. Entonces creo que esa medida es la que resulta de mayor eficacia que contemplarlo como un tipo penal.

**En su opinión profesional, ¿sería posible aplicar en sede fiscal este principio jurídico mínimo intervención del derecho penal en la resolución de casos de este delito de producción de peligro en el servicio de transporte público que está establecido en el artículo 273A, si fuera así, ¿de qué forma podríamos resolver los casos?**

En principio todos los casos son diferentes, considero que primero tiene que evaluarse, si están todos los presupuestos que la ley contempla en el artículo 223-A del Código Penal, creo que sería factible en el sentido de que podríamos en principio evaluar la ocurrencia de estos requisitos y el poder ponderar también la lesión al bien jurídico protegido, creo que tiene que ponderarse esta lesión. cómo le digo, hay diferentes casos, puede que el vehículo, por ejemplo, esté lleno de pasajeros, puede que no, puede que tenga todos los requisitos, puede que sea la primera vez que esta persona nunca ha sido anteriormente intervenida por estos hechos y es la evaluación de una serie de criterios, pero creo que en principio tendría que tenerse en cuenta no solo los requisitos, sino también cada caso en concreto nuestro despacho fiscal hasta la fecha no ha tenido un caso que atender. Sin embargo, considero que en una posibilidad que esto se dé, yo creo que sí sería posible aplicar en sede fiscal este principio de mínima intervención al derecho penal en la razón de estos casos en particular. Ok, doctora.

**¿Usted conoce en el desarrollo de su labor fiscal, si desde la incorporación de este delito del 273A, algún el órgano jurisdiccional en el ámbito geográfico de Chosica haya aplicado este principio jurídico de mínima intervención del derecho penal para poder resolver un delito de esta naturaleza del que estamos hablando?**

En realidad, en realidad, hasta el momento nosotros no hemos formalizado ningún caso, no conozco por ende estas, no. Algún proceso, no, relativo con la aplicación de este principio.

**En su opinión la sanción al conductor de un vehículo de transporte público por no contar SOAT o por no contar con suspensión técnico vehicular, contraviene el subprincipio de fragmentariedad del derecho penal teniendo presente que este subprincipio de fragmentariedad del derecho penal es un componente del principio jurídico de mínima intervención del derecho penal?**

Claro, el derecho fragmentario de derecho penal sostiene que no se trata de proteger todos los bienes jurídicos, ni pensar en sancionar todas las conductas lesivas a estos bienes jurídicos, sino sancionar solo aquellas conductas más graves a los bienes jurídicos más importantes. Entonces, por la relación normativa mal efectuada de este artículo, ese tipo penal que es un material de discusión, sí contraviene el derecho de fragmentación porque si bien es cierto, como ya inicialmente lo hemos conversado, si bien es cierto el articulado contempla como bienes jurídicos protegidos la vida, la salud, la integridad física, la mala redacción que se ha efectuado de este tipo penal, en el fondo lo que pretenden no se logra, efectivizar, en ese sentido no protege los bienes jurídicos en sí, no se da una protección real, eficaz de los bienes jurídicos, por lo tanto significaría su aplicación contravenir la fragmentariedad del derecho penal, en mi opinión.

**¿Considera usted que el no contar con estos requisitos, el SOAT, la inspección técnica vehicular, que están previstos en este tipo legal, ponen en peligro la seguridad, la vida, la integridad física del usuario la conducta de conducir un vehículo sin soat o inspección técnica vehicular?**

No, considero que pone en peligro, son requisitos documentarios, el hecho que no se cuente con el SOAT, que es el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, previo al accidente, no genera ningún riesgo latente al usuario, más aún si tenemos en cuenta que el SOAT se activa de un accidente de tránsito, luego de suceso, entonces no generaría en sí una lesión, un riesgo latente, igual con la inspección de técnica vehicular, ahora bien, estas conductas, como ya están consideradas en el Reglamento Nacional de Tránsito, lo que conlleva una imposición de una papeleta, es decir, existe otra vía



extrapenal en la cual sanciona la conducta. Ahora, estas sanciones en la vía extrapenal están sancionadas en el caso de no contar con soat hasta con el 12% de la UIT y en el caso de no contar con una inspección vehicular el 50% de la UIT, más la retención del vehículo y considerando que estas son sanciones administrativas, además de ser sanciones administrativas, son resarcitorias en favor del Estado, pues ya no resultarían apropiados. La conducta de conducir un vehículo sin SOAT o sin contar con los requisitos de inspección, no podría poner en peligro para mi concepto los bienes jurídicos que están contemplados en el tipo penal.

**Considerando los presupuestos normativos del delito, como el no contar con los requisitos de ley, no contar con SOAT o inspección técnica vehicular, ¿está correctamente estructurada o no?**

No, no estaría bien estructurado para su configuración del tipo penal, considero que este articulado no solamente contraviene el derecho del principio de mi intervención, sino que se contradice en sí mismo, dado que esta gama de delitos, al ser articulado por un delito de peligro concreto, da por hecho que la carencia del SOAT y que la carencia de una inspección técnica produce un peligro, en estricto un peligro para la seguridad de las personas y por lo tanto lesiona la seguridad pública, algo muy alejado a la realidad. No es así, esta documentación previa a los occidentes, en realidad no genera ningún riesgo latente. Por ello no estaría bien estructurado, a mi criterio.

**también más o menos siguiendo esa misma línea ¿En su opinión profesional, este principio de subsidiaridad del derecho penal también se contraviene al haberse incorporado en todo caso al haberse incorporado este delito de producción de peligro del servicio de transporte público?**

. Sí, correcto. El principio de subsidiaridad nos informa que el derecho penal debe delimitar su campo de acción solamente la intervención penal se debe dar cuando no existen otros mecanismos que el derecho penal, otros mecanismos que pueden sancionar también. La incorporación del artículo 273 al Código Penal, por el cual se sanciona los conductores de vehículos de transporte públicos, contraviene este principio en la medida de que el derecho penal es de última ratio y dado que estas conductas ya se encuentran consideradas en una vía extrapenal, como es en la vía administrativa, específicamente en el Reglamento Nacional de Tránsito, cuya aplicación trae como consecuencia una sanción administrativa y por lo tanto en mérito al principio de mínima intervención no cabría la intervención del derecho penal al ser considerado de última ratio. Se criminaliza esta conducta cuando ya existe en la vía administrativa sanciones efectivas que se pueden realizar a estas estas conductas y no se ha tenido en cuenta, yo pienso que al penalizar estas conductas no se ha tenido en cuenta que colisiona con uno de los principios fundamentales de derecho penal como es el principio de mínima intervención y eso es justamente lo que desarrolla el principio de subsidiariedad.

**¿Considerando ello pues entonces existir y podemos señalar o concluir que sí existen medios jurídicos extrapenales que ejercen también por la potestad sancionadora distinta a la sanción penal sí correcto en el presente caso en el caso en concreto?**

Como anteriormente expliqué, existe en la actualidad, es más, antes de la incorporación de este artículo, estas conductas existían ya en el Reglamento Nacional de Tránsito. Entonces pienso que deviene ya en un exceso el haber criminalizado esta conducta, porque la vía administrativa también resulta una vía de extrapenal que puede ser importante y que pudo haberse abordado de ese aspecto para no tener que criminalizarlas.

**¿Usted señalaba que las sanciones administrativas, impuestas, por estas omisiones que establece la norma, como no tener SOAT, inspección técnico vehicular, serían más disuasivas en relación con la sanción penal?**

En el caso en concreto del delito en referencia, considero que la sanción administrativa podría ser más efectiva que la penal, en el sentido de que la sanción administrativa es una sanción pecuniaria, que importa la retención del vehículo, el hecho de dejar de conducir a diferencia del tipo penal de la sanción impuesta acá, dado que si bien pudiesen darse operativos con intervenciones y detenciones policiales por este delito, a nivel penal el Ministerio Público no podría dejar de observar, tampoco los principios, rectores del derecho penal, no podríamos dejar de lado de ponderar la afectación al bien jurídico protegido. A mi criterio no es objetivo, por tanto, significa mover el aparato fiscal y mover el aparato policial y fiscal con todo lo que implica para concluir en un posible archivo de los actuados. Ahora bien, de haberse producido un accidente de tránsito que haya lesionado a pasajeros como consecuencia de dicho accidente de verificarse la carencia de soat, de verificar la expiación técnica. Dicha conducta configuraría el delito de lesiones culposas por inobservancia de las reglas de tránsito, entonces, la carencia de SOAT, la inspección, es una infracción al reglamento nacional de tránsito, por lo que existe una duplicidad innecesaria. De por sí todos los presupuestos que están contemplados en el artículo 273A, justamente tienen que ver con las inobservancias al reglamento nacional de tránsito, lo cual está considerado también, cuando sucede el tránsito se contempla estas situaciones de lesiones culposas



no solamente se produce por la ingesta de alcohol sino por las infracciones al reglamento nacional de tránsito, por eso digo que hay una doble criminalización.

**¿Claro, en su opinión, desde la incorporación de este delito, producción de peligro en el servicio de transporte público hasta la fecha habría coadyuvado de alguna forma a la reducción de accidentes de tránsito en este ámbito geográfico de Chosica?**

La localidad de Chosica tiene una característica a nivel de las intervenciones fiscales que realizamos en turno penal y uno de los mayores delitos que se dan justamente son los accidentes de tránsito, las lesiones culposas, la ingesta de alcohol, homicidios culposos en ese sentido, este tipo penal desde su incorporación en el año 2020, para mí no ha evitado los accidentes de tránsito mayormente por conducir vehículos en estado de hibridad, por exceso de velocidad, por falta de señalización de las vías, por una mala cultura vial tanto de los conductores como también de los transeúntes, porque a veces cruzan en lugares donde no hay cruces peatonales, en medio de las vías y considerando que en esta localidad es una vía rápida por ser considerada los accidentes, muchas veces también ocasionados por los peatones. En realidad, no existe una buena educación vial tanto de conductores como de pasajeros y estos son los mayores factores por los cuales se suscitan accidentes de tránsito, más no por el hecho en sí de no contar con el SOAT o de no contar con la inspección técnica.

**¿Cuáles son los factores desencadenantes de los accidentes de tránsito en esta circunscripción geográfica de Chosica, al menos en los casos que han sido sometidos a su conocimiento, en su calidad de fiscal?**

Si en efecto, no devienen por la ausencia de SOAT, inspección técnica vehicular podríamos señalar de que hay otros factores determinantes.

como lo acaba de decir, no en relación con las causas de accidentes de tránsito necesariamente por la carencia de soat o de inspección técnica. Los otros factores creo que han sido más determinantes en los accidentes situados aquí en la localidad.

**¿Y de esos factores que usted señala, cuál es la que en todo caso tiene mayor incidencia como factor determinante para la causa de un accidente en tránsito?**

Generalmente son el exceso de velocidad en la localidad, como lo he referido, nosotros estamos en una jurisdicción donde toda la vía cruza la carretera central, desde que inicia nuestra jurisdicción, claro, y aquí transitan no solamente vehículos particulares, sino vehículos de carga, transportes interprovinciales, lo cual no necesariamente tienen un horario, entonces en un horario escolar de pronto puedes ver pasar un bus interprovincial, eso tampoco no está legislado. Hay políticas que se pueden realizar y que pueden contribuir a que se susciten menos accidentes de tránsito y no necesariamente con la incorporación de este delito, que generalmente no hemos visto resultados favorables.

**¿El vehículo que más son intervenidos por accidentes de tránsito, ¿son vehículos privados o vehículos de transporte público?**

Yo creo que considero que son 50% de cada uno de ellos, tanto transporte público como transporte privado y muchas veces también, valga señalar que los transportes privados como son los automóviles son utilizados para realizar colectivos y estas labores que realizan son de manera, sin contar con requisitos, sin contar con documentación, no están afiliados en una empresa, o sea, lo hacen de manera informal. Eso tampoco no está regulado y no hay operativos al respecto. Entonces, esa informalidad no hay fiscalización, de pronto también hace falta mayores operativos en conjunto con la policía, con el ministerio público, o de pronto identificarnos porque si finalmente deben existir medios de transporte autorizados. Toda vez que no solamente estos vehículos, por ejemplo vehículos particulares de colectivos, se prestan no solamente para accidentes de tránsito, sino también para otros tipos de delictivos como son hurto, secuestros. Todo esto, por eso ya que hablamos en un momento de la política criminal, creo que la política criminal debe estar enfocada para abordar de otra manera. El legislador tiene que realizar previas evaluaciones sociológicas y esto de acuerdo también al ámbito donde va aplicarse. Si es en Lima, si es en provincia, en nuestro ámbito, por ejemplo, han venido nuevas modalidades delictivas. Pero los accidentes de tránsito siempre han existido y lo peor es que no están disminuyéndose, porque la política criminal adoptada no está siendo la correcta, no ha sido abordada de manera correcta. Lo que debe haber es un cambio en la política criminal y debe, más bien, prevenirse y no se va a prevenir con el aumento de las penas, ni por criminalizar conductas por no tener su expresión técnica. No se va a hacer, la realidad ya nos ha demostrado y aquí en otros países, que el sancionar con mayores penas no trae una disminución del tipo de los delitos, sino al contrario, esto no persuade, por eso pienso que debe aumentarse en todo caso las multas a los conductores, porque esto va a chocar efectivamente con sus costillos, esto va a tener sanciones pecuniarias importantes para su subsistencia.

**¿Este delito previsto en el artículo 273A, ¿debería ser derogado, quitado de nuestro sistema jurídico o podríamos hablar de una mejora en su redacción normativa?**



Podría ser derogado, pero si quiere realizarse una mejora en su redacción, podría darse en el sentido de que deberían precisarse. En principio, cuáles son los requisitos que deben contar acá los conductores de transportes públicos que no están señalados en el tipo penal, entonces, nosotros como operadores de justicia tenemos que remitirnos a la vía extrapenal. Pero el ciudadano de a pie, que de pronto le haces leer y le pones el conocimiento y ese articulado, no lo va a entender. Entonces ahí viene el desconocimiento de la norma en la población también, a las leyes que tienen que cumplir, entonces considero que debe haber un principio de una buena relación y pienso que debería suprimirse lo relativo con los documentos de SOAT o inspección técnica, estos documentos son indiferentes para la vulneración de la labor jurídica.

**¿A ver, si no mal comprendo en relación a los requisitos de ley, ahí usted considera que podríamos mejorar?**

si, precisando algo, o sea, qué deben contar los conductores de transporte público de pasajeros, porque ahí dice que puede generar un peligro al no cumplir con los requisitos de ley para circular y simplemente se queda ahí en blanco y no señala cuáles son estos requisitos, de pronto al señalar estos requisitos se puede mejorar. De lo contrario, como he referido, considero que la corte Suprema debería tomar una iniciativa de poder examinar este tipo penal y enviar una ley referenda para su propuesta legislativa de modificación para esto y considero que debe suprimirse lo que significa el SOAT y la revisión técnica. Por no contar con dicha documentación, no creen un peligro real.

si hemos concluido con la entrevista. Gracias doctora.

Fecha 21 de mayo de 2024.



## TRANSCRIPCIÓN DE AUDIO DE LA ENTREVISTA 4

Buenos días, de antemano agradecer su disposición por darme este tiempo para esta entrevista. Mi nombre es Maritza Diana Martínez Choquehuanca de la Universidad de César Vallejo y estoy realizando un trabajo de investigación sobre el delito de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en servicio de transporte público. Es en esa medida, doctora, que he venido aquí ante su despacho para poder realizarle esta entrevista para efectos que me pueda aportar

tanto los conocimientos que usted tiene, los conocimientos académicos y bueno, también un poco de su experiencia profesional en la aplicación de este delito. En ese sentido, doctora, esto podría usted informarle antes de nada también, doctora, que esta entrevista va a ser grabado con audio y quisiera antes que si me da la conformidad o asiente usted en que esto sea grabado. Claro que, si doctora, estoy conforme con que la entrevista sea grabada.

**Bueno, vamos a iniciar, doctora:**

**¿Cuál es para usted la importancia de este principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en la labor fiscal que usted ejerce?**

El principio de mínima intervención, que también lo conocemos como principio de última ratio, es un criterio jurídico básico que indica que el derecho penal solamente debe utilizarse cuando no haya más remedio, cuando no haya otra vía de solución posible. Si no existe otro modo de protección que sea menos invasivo que el derecho penal.

También implica que las sanciones penales se deben de aplicar solo a los casos más graves, a las infracciones más graves, limita las sanciones penales a la esfera de lo indispensable y permite que otras conductas sean pasibles, excepciones menos gravosas, incluso que se pueda tolerar las conductas más leves. En este sentido, es importante porque los fiscales en aplicación de este principio podemos incluso recorrer a otros medios como es el principio de aplicación del principio de oportunidad y podemos también determinar que si dichas conductas ya son materia de sanciones en otras vías, no llevarlas a la vía penal. Lamentablemente no se aplica, en la práctica, como fiscales vemos que esto no se aplica y no se aplica porque nosotros estamos sometidos a otro principio que es el principio de legalidad y ese principio nos obliga a nosotros a una estricta aplicación de lo que está estipulado en la ley. O sea, no podemos hacer una acción penal frente a conductas que no son materia de sanción por la ley penal salvo los casos en que la misma ley nos permite aplicar, por ejemplo, lo que decía anteriormente, el principio de oportunidad para aquellas conductas menos represivas. Entonces, en la práctica, como fiscalía, no estamos aplicando ese principio. Debería de aplicarse. En mi concepto, debería de aplicarse.

**Claro. ¿Es que usted decía, en su respuesta, que en alguna medida aplicaban el principio de mínima intervención, pero a través de los principios de oportunidad, podría precisar esa parte?**

Claro, a través del principio de oportunidad, en alguna medida evitamos, por lo menos, no llegar a un proceso judicial y que el infractor tenga una sanción penal que le genere antecedentes, porque como el principio de oportunidad, lógico, hay una reparación económica y el caso se archiva. Entonces el agresor, el transgresor ya no tiene que enfrentarse al día de mañana a tener antecedentes penales que le van a imposibilitar una serie de acciones en su vida cotidiana, por ejemplo, solicitar un trabajo. En ese sentido se estaría de alguna manera, no totalmente, no como debería de ser, pero de alguna manera se estaría solucionando este problema de no llegar a una acción judicial penal, lo que va a sancionar con dudas que en realidad son leves, son poco gravosas.

**¿Usted considera que la política criminal que el Estado viene impartiendo respeta adecuadamente este principio jurídico fundamental de mínima intervención del derecho penal? ¿Y de ser así cómo sería?**

No se respeta porque lamentablemente tenemos un sistema de gobierno en el cual el legislativo a través de leyes y el ejecutivo a través de decretos leyes o decretos de urgencia, son los que legislan, son los que elaboran y promulgan las leyes, sin ningún criterio jurídico. Más bien lo que se aplica es un criterio de carácter populista, frente a tener contenta a la población, a tener de su lado al electorado, se dan leyes que no tienen razón de ser. Son leyes que están contraviniendo este principio y que lamentablemente no están solucionando los problemas de fondo porque los problemas de fondo muchas veces devienen de otros temas que son totalmente extrapenales una mala administración, un mal control de las normas administrativas la corrupción que impera en el sector público al que no escapa ni siquiera la Policía Nacional, entonces la solución no es aumentar las penas, porque nosotros podemos aumentar las penas o crear nuevos delitos y que ganamos con eso. Disminuye el índice de delincuencia, ¿no? año a año vemos cómo se va incrementando, nuestra experiencia en la fiscalía es esa, la carga es cada vez mayor. Entonces, eso de que penalizar conductas, criminalizar conductas, va a



prevenir la comisión de hechos definitivos es totalmente falso, eso ya quedó en la prehistoria del derecho penal, actualmente está totalmente descartado que el derecho penal pueda tener una función preventiva, y menos todavía resocializadora, porque la pesa no fue socialista, eso es a nivel mundial. En los países más avanzados, si nosotros vemos, o los que llamamos países avanzados, a diferencia de nosotros, lo que se tiende es a reducir al mínimo el número de delitos y buscar otro tipo de sanciones que pueden ser y que son generalmente mucho más efectivas, porque al fin y al cabo de cuentas la sanción administrativa implica una pérdida pecuniaria para el infractor y entonces su bolsillo el que se ve afectado y eso le duele más que le pongan una sanción penal.

**En su opinión profesional, la incorporación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte Público, ¿contraviene este tema o el principio de mínima intervención del derecho penal?**

Definitivamente sí lo contraviene, estamos sancionando conductas como que la gente circule conduciendo un vehículo de transporte público sin contar con el correspondiente seguro obligatorio de accidentes de tránsito, el conocido como SOAT, ¿no? vigente o que no hayan pasado la última inspección técnica vehicular pero esas conductas son infracciones a la ley de tránsito están estipuladas en la ley de tránsito hay previstas y sancionadas administrativamente primero con multas bastante elevadas, segundo con la retención del vehículo y tercero con un récord de puntuación que son 50 puntos, si no me equivoco ¿no? en contra del conductor, entonces, si ya estamos aplicando esas sanciones, ¿qué necesidad hay de penalizar esas conductas?, si ya son sancionadas en la vía administrativa, pero además tenemos que señalar que este decreto de urgencia que usted me menciona, 019-2020, tiene por objeto regular la fiscalización del tránsito, transporte terrestre, sus servicios complementarios, resultando carente de sentido que este tipo penal se ha centrado únicamente en el transporte de pasajeros, por qué no en el transporte de mercancías, o en el transporte de carga general, Eso es un contrasentido. Por otro lado, es un delito de peligro concreto, porque este tipo penal no se establece que puede generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas, por ello se requiere además de una imputación del comportamiento, una imputación de los resultados. Entonces tenemos necesariamente que preguntarnos cuál sería la apuesta de peligro de la vida, la salud o la integridad física de las personas, porque si nosotros vemos circular sin tener el seguro obligatorio de accidente de tránsito vigente, pone en riesgo... este seguro se activa cuando después de que el accidente se produce. Cuando se produce un accidente y hay lesiones o hay muertes por medio, entonces ahí recién se activa este seguro para cubrir los gastos médicos de los lesionados o los gastos de sepelio de los fallecidos, en qué pone en riesgo la ausencia de este seguro la vida, la salud o la integridad física de las personas antes de producir el accidente, no lo hay. En cuanto al otro, que es la última inspección técnica vehicular, pondrá en riesgo siempre y cuando el vehículo esté en malas condiciones o siempre y cuando el accidente se dé a un desperfecto del vehículo. Pero si el accidente se dé a una acción humana del conductor que no respetó la señalización de tránsito, que fue excesiva velocidad, que tiene que ver con la última inspección técnica vehicular. Entonces habría que analizar cada caso en concreto con relación a este último, para ver si en realidad hubo o no hubo una apuesta de peligro. Entonces yo creo que definitivamente sí se está contraviniendo el principio de mínima intervención del derecho penal.

**¿según su opinión, indica que los bienes jurídicos de este delito, como la integridad física, la vida, la seguridad del usuario, en realidad no son protegidos por el tipo penal?**

No los está protegiendo, en modo alguno, hay un problema en el legislador, al momento de redactar el texto de la ley, introduce estos dos elementos, el SOAT y la inspección técnica vehicular, que no debieron de haber sido introducidos, porque condiciona el hecho de conducir, de poner en riesgo la vida a estos dos elementos, al SOAT, a la inspección técnica vehicular, y ninguno de estos dos elementos en realidad están poniendo en riesgo o en peligro este bien jurídico.

**Prosiguiendo, doctora, este delito del que estamos conversando, ¿coadyuvaría a concientizar a los conductores del servicio de Transporte Público a no seguir incurriendo en estas omisiones normativas de no tener SOAT, la inspección técnico-vehicular?**

No, de ninguna manera, los conductores a las justas conocen mal el ordenamiento de tránsito y los que lo conocen mal a las justas saben que existe una sanción administrativa que ya la mencioné, multa retención de vehículos, puntos en contra y nada más, la mayor parte de los conductores no conocen la norma penal, no saben de su existencia, entonces ¿cómo podríamos decir que los concientiza en alguna forma?

**usted nos había ya señalado en una respuesta anterior de que a nivel de sede fiscal no se podría aplicar el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en la resolución de los**



## **casos. ¿Bueno esa misma conclusión sería para el delito de producción de peligro de servicio de transporte público?**

Como le he dicho, en virtud del principio de legalidad nosotros tenemos las manos atadas como fiscales, si la ley existe y si la ley sanciona penalmente una conducta, nosotros lamentablemente tenemos que aplicarlo. Como por lo general son conductas que no han llegado a ser graves, a causar una lesión, aplicaríamos el principio de oportunidad, pero de todas maneras tendríamos que buscarle esa salida, en todo caso archivar si se determina que los elementos constitutivos del tipo penal no se han cumplido, o sea que no había una apuesta en riesgo de la vida, la salud o la integridad física de las personas. Pero lo que no podemos hacer por el principio de legalidad, es decir, no, como esta conducta ya es sancionada en vía administrativa, nosotros nos abstenemos, lamentablemente eso no lo podemos hacer. Entonces en este delito no sería posible. Igual sí.

## **¿conoce en el desarrollo de su labor fiscal hasta la fecha, conoce si el órgano jurisdiccional ha realizado o ha aplicado este principio en la forma de resolver respecto a este delito en referencia que es el de producción de peligro de servicio a porte público?**

Que yo tenga conocimiento o no, hasta el momento que yo tenga conocimiento, no podría ser, pero no tengo conocimiento. Y yo sé que en sede fiscal ha habido algunos casos y que la mayor parte de los fiscales que han tenido estos casos han aplicado a principio de oportunidad en esa fiscalía. En la fiscalía que yo estoy, ha habido dos casos y en los dos casos se ha archivado porque no ha existido la puesta en peligro de la vida, la integridad física o la salud de las personas, ya que los vehículos circulan sin pasajeros.

## **El principio jurídico de mínima intervención del derecho penal tiene sus principios, ¿no? Una de ellas es la fragmentariedad, la subsidiaridad. En relación a la incorporación de este delito de protección de peligro en servicio de transporte público, ¿considera usted en su opinión que pueda vulnerar el subprincipio de la fragmentariedad del derecho penal, considerando que en este subprincipio es importante también y que debe ser valorado por legisladores y los operadores de justicia?**

Sí, sí se contraviene el subprincipio de fragmentariedad del derecho penal porque estamos sancionando conductas que ni son graves, ni afectan bienes jurídicos fundamentales y digo no son graves ¿por qué? porque si bien es cierto nosotros llevamos bueno la vida, la salud, la integridad física, claro, son trascendentes, son importancias pero nosotros no estamos sancionando que se haya lesionado o que se haya matado, lo que estamos lesionando es la posibilidad de que podría, porque si llegara a suceder ya no estaríamos aplicando esta norma, estaríamos aplicando otra norma penal, la de lesiones culposas o la de homicidio culposo. Entonces, sí, se vulnera, definitivamente se vulnera el principio de intervención mínima.

## **bueno, como usted sabe, ¿no? este delito implica entre sus presupuestos no contar con los requisitos de ley, no contar con los requisitos de SOAT o la inspección técnica vehicular. Ya en ese sentido, como usted ya nos señaló, no pone en peligro la seguridad, la vida y la integridad física ¿Su fiscalía en específico cómo viene abordando estos casos desde la incorporación de esta?**

Como le dije anteriormente, de esta fiscalía solamente ha habido dos casos. Esos dos casos que ya están resuelto se han archivado y se han archivado porque eran casos en que los conductores de los vehículos de transporte público circulaban sin pasajeros con el vehículo vacío. Entonces no había una puesta en riesgo o peligro de la vida, la salud o la integridad de los usuarios y por ese motivo es que se ha archivado.

## **¿Se encontraría debidamente estructurada en su opinión profesional, el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público?**

Es un delito de peligro concreto, si en su configuración establece que el conductor de un vehículo de transporte público debe causar un peligro para los usuarios y para la sociedad, pero además el tipo legal exige que el peligro de lesión se encuentre supeditado a no contar con el SOAT o con la inspección técnica vehicular, en este último elemento del tipo penal, el SOAT y la inspección técnica vehicular, estamos advirtiendo que la estructura típica resulta incorrecta. Toda vez que, como ya lo he señalado, el no contar con el SOAT no genera objeto de lesión, ni previene que se susciten accidentes de tránsito, y en cuanto a la carencia de la inspección técnica vehicular, solo generará un riesgo de lesión cuando el vehículo, pues se encuentre en malas condiciones o cuando la conducta se dé a una falla técnica del vehículo, porque no siempre los accidentes de tránsito son por fallas técnicas vehiculares, también la mayoría son por falla humana, entonces dichos presupuestos normativos no deberían de haberse incluido en el fin de Entonces sí encontramos que no está debidamente estructurada.

## **Siguiendo esa línea, doctora, como ya le dije también, el otro subprincipio importante de la mínima intervención del derecho penal es la subsidiaridad. ¿la subsidiaridad con sus tamices**



**que tiene también significaría una contravención del principio de mínima intervención en el delito de producción de peligro?**

Sí, claro, contraviene el principio de subsidiariedad, porque estamos criminalizando conductas que pueden ser y que son en el caso concreto materia de sanciones administrativas. No, al existir mecanismos menos gravosos para regular las conductas de materia del tipo penal estamos violando el principio que usted menciona.

**Usted ha indicado que sí existen otros mecanismos extrapenales, entonces, esos otros medios jurídicos también es una representación de la potestad sancionadora del Estado. ¿Podría usted explicar o precisar cuáles serían esos otros medios jurídicos extrapenales?**

Claro, como ya lo dije, el Reglamento de Tránsito, que es materia administrativa, es un órgano sancionador administrativo, especifica claramente cuáles son las infracciones a esa ley y cuáles son las sanciones que corresponden. Entonces, por ejemplo, en el caso del SOAT, es una muerte equivalente al 12% de una UIT y la unidad impositiva tributaria está actualmente en 5.150 soles. Además, la retención del vehículo y además 50 puntos de récord en contra del conductor. El récord del conductor. El no contar con rendición técnica vehicular está estipulado en ese reglamento con una multa que asiente a 2.575 soles, igual con el internamiento de la unidad y el incremento de 50 puntos negativos en el récord del conductor, de manera que como estamos viendo sí existen sanciones que yo creo que son bastante fuertes, no creo que 2575 soles no es poca cosa, entonces este y el internamiento del vehículo que en la práctica no se está haciendo, pero que el reglamento lo dice, debería de hacerse, entonces ya esto depende, pues como les decía, de que los organismos encargados de supervisar y ejecutar estas sanciones hagan su trabajo, porque a ese paso, van a pretender que los jueces y los fiscales resolvamos todos los problemas del mundo y no es así, cada quien debería hacer lo suyo, o sea, porque esto funciona mal ya, mandémoslo la fiscalía y al juzgado, no, no es así lo que se tiene que centrar es en que tiene que haber pues una reforma administrativa desde las bases que permita desarmar todas las malas prácticas y que permita que sea efectivo, o sea que el SAT y la Policía Nacional cumplan con efectividad.

**¿Entonces doctora, las sanciones administrativas resultarían ser más disuasivas que las sanciones penales?**

Definitivamente, porque como le digo, a quien le quitan el dinero, le duele, por qué es su dinero, le cuesta ganarlo y porque lo necesita para su subsistir y para mantener a su familia, para mandar al colegio a sus hijos. O sea, eso la pena pecuniaria ya duele, pero además de la pena pecuniaria y la pérdida del vehículo y con qué trabajas, si ese es un medio de sustento.

**¿Cree usted que eso es más efectivo?**

Claro que es más efectivo.

**¿Usted indicó que en todo caso debería haber mayor control, considera que la fiscalización es un mejor control administrativo, para ello, deberían en todo caso promoverse políticas para que se mejore o funcione mejor?**

Definitivamente, el tema, como le digo, es que, si no se mejora el control y la ejecución, porque la ejecución también es importante, vamos a seguir viendo lo que estamos viendo hoy en día en la televisión y en los medios, conductores que tienen acumuladas, cantidad de infracciones por miles y miles de soles y siguen circulando. Eso nos está haciendo ver que no hay control, que no hay ejecución, porque hay deficiencia de la administración, deficiencia del SAT, deficiencia de la Policía Nacional. Ahí es donde se tiene que centrar el Estado, en organizar políticas que mejoren esos sistemas de control y de ejecución.

**Desde que se incorpora este delito en el año 2020, como bien lo dijo usted a través de un decreto de urgencia, ¿cree usted, que ha coadyuvado para reducir los accidentes de tránsito en el ámbito jurisdiccional de Chosica?**

No, definitivamente no. Nuestra fiscalía abarca parte del distrito grande, parte del distrito de Lurigancho-chosica, pero también abarca Chaclacayo, Santa Eulalia y Ricardo Palma, o sea que tiene un ámbito geográfico bastante extenso, dentro de ese ámbito geográfico, lo cierto es que desde que se dio esta ley en el 2020, o este decreto de urgencia hasta la fecha, los accidentes de tránsito han aumentado, no ha reducido, pero también tenemos que decir, que los accidentes de tránsito en su mayoría se están produciendo por otros factores que no tienen nada que ver con este dispositivo legal. No se deben a exceso de velocidad, se deben a inobservancia de las reglas de tránsito, se debe a conducciones en estado de ebriedad, entre otros.

**Estos factores que usted señala en realidad serían los desencadenantes para usted de los accidentes de tránsito. Aprovechando ello, pues en todo caso de esos factores que usted ha**



**señalado, ¿cuál sería de mayor incidencia que de alguna forma determina que se causen accidentes de tránsito, al menos en esta circunscripción de Chosica?**

la mayor incidencia es la inobservancia de las reglas de tránsito. No se respeta las señalizaciones, no se respeta el límite de velocidad y eso son los que más ocasionan accidentes de tránsito y sobre todo con lesiones o consecuencias fatales, porque si bien es cierto hay un alto índice de infracciones, de condición de delitos, de conducción en estado de unidad, también es cierto que la mayor parte de ellos no ocasionan consecuencias fatales o lesiones. En cambio, el no respetar las reglas de tránsito, la señalización y la conducción en exceso de velocidad, son las que sí están ocasionando consecuencias graves para la población general, riesgo para la sociedad general.

**Claro eso. una acotación ahí, ¿a nivel de su labor fiscal en este despacho, los casos que han sido sometidos a su conocimiento han sido por este delito o por delitos de lesiones, homicidios?**

Es más, por lesiones, por homicidios y también tenemos un alto índice de contusión y un estado de ebriedad que como digo en un extremo mínimo ha sido con lesiones o con muerte subsecuente, la mayoría ha sido solamente peligro común. Pero es lo que más vemos, como le digo, nosotros tenemos un alto índice, ahorita una carga bastante amplia de investigaciones por delitos de lesiones culposas, de homicidio culposo por hechos sucesos de tránsito. En cambio, en el otro delito, por este decreto de urgencia 019-2020, solamente hemos tenido dos casos hasta la fecha.

**Doctora, ¿y por qué cree usted que los efectivos policiales no hacen las detenciones o no ponen en conocimientos de esta fiscalía, estos casos de producción de peligro de servicio de transporte público, ¿será porque no lo detectan o cuál sería el problema de que no lo coloquen a disposición?**

Quiero pensar y quiero esperar que sea porque no lo detectan y que no se deba a otros factores. Sabemos que hay un alto nivel, no todos, porque hay excelentes efectivos policiales, muy buenos, muy correctos y cumplidores de su deber, pero sabemos que sí hay un amplio sector de la Policía Nacional está inmerso en la corrupción que es además una corrupción general que ya está institucionalizada en toda la administración pública, o sea, no solamente un mal de la Policía Nacional. Yo quiero pensar que es porque no lo detectan, porque si no lo contrario, tendría que pensar que es por un tema de corrupción.

**delito de producción de peligro en servicio de transporte público en todo caso podríamos hablar de una derogación o quizás mejorar la estructura normativa, qué es lo que considera usted que sería lo más adecuado?**

Yo creo que se debe derogar, francamente creo que se debe derogar, que se de mejorar los mecanismos, como dije, de control y de aplicación de las normas de tránsito, de las sanciones administrativas y de derogar esta ley. Yo entiendo que no tiene sentido. Si ya tenemos en nuestra legislación penal el delito de lesiones culposas, incluso con las circunstancias agravantes de conducción de ebriedad, de conducir con la inobservancia de normas de tránsito, de traslado, todo eso ya está en el delito de lesiones culposas y de homicidio culposo. La introducción de esta figura delictiva es totalmente innecesaria en realidad, totalmente innecesaria, no previene nada, ya lo hemos dicho, no resuelve nada, no disminuye los accidentes.

**Los delitos de lesiones u homicidio culposos que usted ha hecho referencia, ¿serían entonces, quizás que tienen mayor eficacia? ¿Podríamos concluir eso?**

Por supuesto, claro que sí, claro que sí, definitivamente. Definitivamente tiene mayor eficacia Sancionar conductas que podrían suceder, que no han sucedido, lesiones que no se han producido, sino que se podrían producir, solamente puede tener un objeto preventivo y estamos viendo, como ya lo he dicho, que aquí no, que la pena no cumple ninguna función preventiva, la sanción penal no cumple ninguna función preventiva. Entonces, para qué, es decir, es totalmente innecesario. Ya que los delitos que están establecidos, como lesiones culposas, homicidio culposo, sí, porque ahí ya se produjo una lesión y entonces ahí sí amerita, que el Estado intervenga a través de su maquinaria penal para sancionar. Ahí sí, porque se ha producido una lesión, se ha producido una muerte, pero en el caso de un delito de peligro, me parece, habiendo sanciones administrativas de por medio, me parece totalmente innecesario.

**¿El homicidio y las lesiones culposas son de mucha incidencia a nivel de hecho Chosica, en relación a otros delitos comunes, doctora?**

Las lesiones culposas tenemos una incidencia bastante alta. Claro, en estos últimos tiempos, a través del avance tecnológico, han surgido figuras delictivas que están de moda y que han incrementado nuestra carga enormemente, aunque tienen que ver con las estafas, las clonaciones y todas estas



cosas, pero sí hay un alto índice de lesiones culposas y homicidios culposos es menos, no se produce mucho.

**¿Esos delitos es por la inobservancia o por la ingesta de alcohol en mayor medida?**

Mayormente son por la inobservancia de las reglas de tránsito. Mayormente se deben a la inobservancia de las reglas de tránsito.

**sí, muy interesante, importante las opiniones que usted me ha brindado en el desarrollo de toda esta entrevista. Y por eso, pues no, obviamente las opiniones van a servir bastante, me aporta profesionalmente y también para poder sacar conclusiones de este trabajo de investigación. Valiosas sus aportaciones, por la función que cumple y también le agradezco por la predisposición, nuevamente le reitero otra vez por darme el tiempo para poder desarrollar esta entrevista.**

Claro, yo le agradezco, doctora, que esta conversación siempre es bueno intercambiar ideas. Hay un principio también en el que nos estamos olvidando y que en otros países tiene gran importancia. Acá en el Perú no sé por qué no tanto, no es que no está muy bien detallado, muy bien especificado tampoco, pero estamos contraviniendo también al principio del NE BIS IN IDEM y si mire la doble sanción, no se puede sancionar a una persona dos veces por los mismos hechos, si ya lo estamos sancionando administrativamente y encima también le vamos a poner una sanción penal, estamos contraviniendo ese principio. Sí, muy importante la figura de la doble sanción administrativa y penal, es más o menos como la figura del delito de conducción a estabilidad como delito y administrativamente también por haber estado, siendo un vehículo. Por eso le digo, lo que pasa es que en el Perú no está establecido con claridad en nuestra legislación este principio, no se ha tratado con la claridad suficiente, en otras legislaciones sí, está muy bien definido, muy bien detallado, entonces por eso es que es de fácil aplicación, pero que es un principio que deberíamos tener en cuenta y que se debería de aplicar, debe de aplicarse.

**¿Usted sabe si también se sanciona el delito de conducción en estado de ebriedad a nivel penal o solo administrativamente? ¿Tiene alguna referencia?**

No, bueno, las legislaciones varían, hay dos grandes corrientes. Yo sé que en Estados Unidos hay tribunales de tránsito para este tipo de conductas, pero son procesos inmediatos, muy cortos, se tratan en el momento y se sancionan en el momento, pero son juzgados especializados en tránsito. En cuanto a sanciones penales no sé si en otros países hay, pero tengo entendido que, en la mayor parte de los países adelantados, las sanciones son administrativas, no son penales. Esas que también serían, incluso llegan al remate del vehículo, para cobrar la multa si no paga se va al remate del vehículo, eso sí sería mucho más, eso concientiza más a una persona que eventualmente una sanción penal, teniendo también consideración que no serían sanciones penales con penas privativas de libertad no, definitivamente no siempre van a terminar con penas suspendidas en ese contexto pues obviamente la sanción pecuniaria, las medidas complementarias que se van a adaptar claro, son más efectivas porque la siente, el infractor si le cuesta, le duele, es muy relativo a uno que se sienta afectado por eso, pero lo que le afecte es su propiedad, es su dinero, es su vehículo, eso sí, eso sí lo hace el tiempo.

Gracias doctora, hemos concluido finalmente.

Fecha 23 de mayo de 2024.



## TRANSCRIPCIÓN DEL AUDIO DE LA ENTREVISTA 5

Buenas tardes, doctor Pomalazo. Antes que nada, me presento ante usted. Yo soy Maritza Diana Martínez Choquehuanca. Informarle, doctor, que estoy llevando a cabo una investigación sobre la aplicación de principio mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en servicio de transporte público, en ese sentido, doctor, he venido para poder realizarle una entrevista a fines de que me pueda aportar su conocimiento y un poco de su experiencia como profesional, su calidad de abogado fiscal.

Doctor, para iniciar esta entrevista, primero agradecerle la disposición, su tiempo para otorgarme esta entrevista y además también, **para informarle que va a ser grabado en audio. ¿Usted tiene alguna duda o alguna objeción para que esta entrevista sea grabada?**

**No, ninguna**

Entonces vamos a iniciar con realizar las preguntas. Si usted, en el transcurso de la entrevista, tiene alguna duda, puede indicarme que la vuelva a repetir o en todo caso que la aclare doctor.

### **¿Cuál es para usted la importancia de este principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en su trabajo como fiscal penal?**

La importancia del principio de mínima intervención es básicamente lo que aplicamos en el despacho, que lo entiendo también como última ratio, es verificar en cada caso en concreto que algunos delitos, que de alguna manera puedan estar regulados administrativamente o en cada caso en concreto verificar si ese hecho en realidad está constituido de delito o podría ser investigado o tramitado en otra vía. Entonces, en ese sentido, aplicamos la mínima intervención en algunos casos en concretos para los efectos de evitar que se sancione un hecho que podría haberse investigado previamente en otra vía.

**Claro, doctor. Bueno, en ese sentido, yo le entiendo de que para usted sí sería muy importante este principio jurídico mínima intervención del derecho penal. ¿No?** Definitivamente que sí, doctora, si bien es cierto, el derecho penal tiene una de las facultades, que es un poder, el poder punitivo, pero esto debe estar limitado en el principio de la mínima intervención, en ese sentido, ¿en un caso podemos aplicar el principio?

**lo que usted me indica tiene relación con la segunda pregunta. Los fiscales tienen pues la calidad de defensores de la legalidad y está descrito en la Constitución, en la Ley Orgánica del Ministerio Público. En ese sentido, como defensores de la legalidad, se puede ponderar este principio de mínima intervención del derecho penal en sede fiscal, de ser así, ¿de qué forma se pondera en los casos fiscales?**

Sí se puede ponderar, en dos le podría decir, por ejemplo, los delitos de usurpación, por ejemplo, cuando muchas veces las partes que los sujetos, denunciante y la parte denunciada, ¿no? por desconocimiento, porque no necesariamente necesitas un abogado para presentar tu denuncia, bajo la creencia de que tienen documentos como una constancia de posesión y el otro también dice, no, yo tengo el certificado de la municipalidad que también me ha pedido y documentos que a veces les da la misma asociación y ellos consideran que son posesionarios, ¿no? Para eso también ya en la vía civil hay mecanismos para proteger el mejor derecho de posesión. Del mismo modo cuando también no hay otras partes en las que están discutiendo el tema de la propiedad, ¿no? Uno tiene títulos de propiedad, uno tiene un contrato de compraventa. En ese sentido nosotros tenemos que ahí se aplica la mínima intervención porque son hechos que debiesen resolverse en la vida civil y no a la vida penal. Es un ejemplo entre tantos otros casos que muchas veces se dan.

**Sí, doctor, siguiendo esa línea, si nosotros aplicamos, como usted dice, este principio, los casos terminan archivándose, es decir, aplicar el principio de mínima intervención del derecho penal implicaría que el caso se archive de ser el caso, si es así o no, puede explicar**

Claro, tendríamos que archivarlo señalando que bajo principio de la mínima intervención tendríamos que archivarlo. Nosotros no podríamos pronunciarnos ya ejerciendo la acción penal.

### **¿Usted, considera que la incorporación de este delito de producción de peligro en el servicio de transporte público contraviene este principio jurídico tan fundamental que es el de mínima intervención del derecho penal?**

revisándolo bien, sí porque este artículo 273A, requiere de tres supuestos, entre los cuales te pide la habilitación otorgada por la autoridad competente, el SOAT y la inspección técnica vehicular. Tanto con el tema de la habilitación, ya sea para vehículos de transporte público o para vehículos interprovinciales que también pasan por la carretera central, que es competencia de la fiscalía de Chosica, eso lo emite una autoridad competente. Y si es que tanto sean los vehículos de transporte público de pasajeros, como en este caso los chosicanos, ya la municipalidad tiene una sanción administrativa. Vehículos de transporte público igualito tienen una sanción administrativa por la Sutran del mismo



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

modo el SOAT el seguro SOAT también todo vehículo que no tenga seguro SOAT ya tiene una sanción administrativa y del mismo modo con la inspección técnica vehicular, también, por eso creo que cuando no tienes inspección técnica vehicular, entre las sanciones, aparte la multa, el vehículo es llevado al depósito, entonces ya está regulado administrativamente, entonces considero que ese sentido a su pregunta es que eso ya está regulado administrativamente y no debió ser regulado en la vida penal.

**¿Usted considera que este delito de producción de peligro en servicio de transporte público protege un bien jurídico esencial para la sociedad? Bueno, y si usted sabe de qué bienes jurídicos está hablando según la norma.**

Claro, el bien jurídico a la sociedad, que entiendo que es a la colectividad, o también a un particular, o a la comunidad misma, lo que pretende es esto. Se entiende que debería proteger un derecho tan importante que es el derecho a la vida, se entiende que ese es el espíritu de la norma, ¿no? Pero en realidad, lo que acá se está haciendo es, por ejemplo, lo que sucede si un vehículo, si el sujeto activo está conduciendo con un vehículo sin SOAT. La sanción igual se va a dar, el hecho se va a dar, pero de repente se va a afectar en un accidente de tránsito, la entidad física de una persona, pero el SOAT solamente va a ser un medio, medio disuasivo, o lo que yo entiendo que en su oportunidad el SOAT se dió para no dejar en una situación de desprotección a los familiares, es por ejemplo, si tú estás cruzando la vía, te atropella y no tienes recursos económicos para poder atenderte en un centro de salud, entonces, lo que ayuda el SOAT es a que te puedan atender rápidamente en un centro de salud para evitar que te puedan lesionar, que por falta de recursos económicos, que por falta de recursos económicos hasta puedes perder la vida, pero más allá de ello, no considero que este tipo penal proteja un bien jurídico protegido como es la vida, de repente una situación inesperada puede ser, pero más allá de ello, para eso como ya anteriormente lo señalé, creo que ya están las sanciones administrativas y están bien reguladas y no debe ya ser penalizada, considero que en ese sentido no cumple su fin, que es el tipo penal de la protección de este bien jurídico que la colectividad, la comunidad o un particular en caso concreto.

**¿Usted cree que este delito de producción de peligro en servicio de transporte público, que está regulado en el artículo 273A del Código Penal, coadyuva o permite concientizar a las personas, especialmente a los conductores, a que siempre ellos deben cumplir con tener SOAT o inspección técnico vehicular?**

Si lo que se busca es concientizar, desde mi punto de vista, creo que debería realizarse otro mecanismo, no tipificarse como un delito. Para eso debería existir otro mecanismo común, charlas a los conductores, pero estas charlas también que no se desnaturalicen porque lo que se buscó anteriormente, por ejemplo, hace muchísimos años, cuando había tantos accidentes con las cousters, lo que se hizo fue, se reglamentó que todo conductor para que pueda tener licencia o para que pueda revalidar su licencia para conducir vehículos de transporte público tenía que llevar unos cientos de horas, si es que no me equivoco, pero el costo era bastante oneroso. Entonces, creo que sería una responsabilidad del Estado verificar o de alguna manera en vías de prevención que el conductor lleve estas charlas para que se sensibilice y tenga mayor cuidado, pero no como sobre costo, no que se distorsione por un monto que de alguna manera perjudica y no va a poder ser posible tener ello un usuario. Sí, si bien es cierto el derecho penal actúa también como una medida de prevención, pero yo creo que en este sentido no se aplica, porque se debería utilizar otro metalismo y se ha sobredimensionado al tipificarlo en el código penal.

**¿Usted considera que, si este tipo influye tanto en los conductores, a ser más cumplidos, o conducir sus vehículos de transporte público con estos documentos de Soat e inspección técnico vehicular?**

Considero que no concientiza. Debería haber, y al margen de concientizar, el derecho penal está para aplicar científica no más, pero como una situación preventiva, ¿no? Pero en este caso, si vamos a utilizar como una forma preventiva, como un mecanismo de prevención, desde mi punto de vista debería ser buscarse otro mecanismo, uno de ellos es como le digo las charlas, pero estas charlas no deberían tampoco desnaturalizarse, no tipificarlo ya con una sanción penal y todo ello que implica, incluso, si es que no me equivoco, con pena privativa de libertad, imagínese.

**En su opinión profesional, considerando que usted ha señalado que en sede fiscal también se puede aplicar este principio jurídico de mínima intervención del derecho penal, ¿cómo se aplicaría esto en la resolución de estos casos en específico por delito de producción de peligro de servicio de transporte público?**

Creo que se podría aplicar en algunas situaciones, por ejemplo, si es que, en un ejemplo, estamos en Chosica, interviene un vehículo que viene en ruta, es decir de las tres de la mañana sale este vehículo con su SOAT por vencer cuando salió de ruta, por ejemplo, este vehículo de transporte público interprovincial ya venía con soat cuando este conductor sale con los documentos, en ese momento todavía estaban vigentes, digamos, el 30 de abril, y el 31, ya tres de la mañana, ahí en operativo lo intervienen



y en este caso ya había vencido porque estamos al siguiente día, que podría suceder. En este caso, por ejemplo, se podría aplicar el principio de mínima intervención, porque primero que nada, le van a poner la papeleta, si no tiene SOAT, si no tiene la habilitación, o si no tiene el acta de inspección, le van a poner la papeleta, pero considero que acá se podría aplicar el principio de mínima intervención porque al margen de ello también tenía soat vigente y en ruta bueno se vence, pues escapa él que justo en la madrugada está bajando al siguiente día y ya está vencido. Bajo esa línea se podría interpretar y se podría aplicar diríamos, pero si ya te están sancionando, administrativamente, por qué te tendrían que investigar en la vía penal, en un caso es así yo creo que mi despacho lo archivaría.

**¿O sea también tendríamos que ver ahí la intencionalidad o el dolo, en relación a esa conducta?**

Claro, porque este delito 273A definitivamente es un delito doloso y si yo salgo con la creencia de que todo está en regla y me interviene, yo desconocía o fue una negligencia, tal vez, en la ruta sé que es larga, pero no es una acción con la que yo pretendía, yo sabía que estaba con los documentos, no lo tenía, yo sabía que tenía, sabía que tenía, pero no me importó, igual me voy. En este caso, por ejemplo, en este caso en concreto se podría aplicar el principio de mínima intervención, ¿no? del derecho penal. Claro. Pero en algunos casos también tendrían que aplicarse. En este caso en concreto podría aplicarse el principio de mínima intervención.

**¿Usted conoce, al menos desde el año 2020, que fue el año en que se incorporó este delito por un decreto de urgencia, pero desde esa fecha hasta el momento usted conoce de algún proceso penal en el que el órgano jurisdiccional, haya aplicado el principio jurídico mínima intervención del derecho penal para resolver un caso relacionado a este delito?**

Desconozco, doctora, en esos casos no lo he visto hasta ahora y menos en el juzgado que yo trabajo no hasta el momento.

**En su opinión doctor, ¿Usted consideraría en todo caso que sancionar al conductor de un vehículo de transporte público sin que cuente con su SOAT o la inspección técnica vehicular, contraviene este principio de fragmentariedad del derecho penal?**

Yo creo que sí, doctora, porque el principio de fragmentariedad protege son bienes jurídicos importantes y que sin fin se podría interpretar que acá lo que se está buscando es proteger la vida, la identidad física, pero por eso ya tenemos otros tipos penales que ya se sancionan, que están tipificados en los delitos culposos, en los delitos contra la vida del cuerpo y la salud, que están... entonces considero que sí, en ese sentido sí se afectaría.

**Entonces, siguiendo también un tanto esa línea, el conducir un vehículo de transporte público, como dice la norma, es sin contar con los requisitos de ley o de autorización, el SOAT o la inspección técnica vehicular. Esas omisiones en las que incurre el conductor, ¿puede poner en peligro la seguridad, la vida, la integridad física del usuario?**

El no tener SOAT, no pone en riesgo porque como anteriormente ya le dije solamente esto es para una contingencia, una contingencia de un supuesto hecho para que cubra los gastos, pero no te va a proteger, no te va a proteger este, no es un medio disuasivo o a menos no se debería utilizar como medio disuasivo tipificándolo el no tener SOAT, yo considero que no. En cuanto a la habilitación que se le debe otorgarte de mismo modo, no, la habilitación es un tema administrativo, no te autoriza, la habilitación es la que te permite a los que permite a su objeto activo, al conductor de un vehículo de transporte público es si le autoriza o no a conducir por determinada ruta, pero eso no implica que va a evitar una afectación a la vida, no. Tal vez en la inspección técnica vehicular puede ser, pero muchos casos se ven que hay vehículos que están con su inspección técnica vehicular al día, incluso a veces mecánicamente fallan los vehículos, eso es un hecho imprevisto, lo cual considero que no necesariamente esto va a proteger el bien jurídico protegido que es la vida.

**En su opinión, ¿hay alguna deficiencia en su estructura normativa del delito de producción de peligro en el servicio en el transporte público? ¿por qué?**

claro, porque lo que pasa es que a usted le pone en su estructura definitivamente que sí, ¿por qué? El que no tiene habilitación por autoridad competente, dos, el que no tiene SOAT y 3 en la inspección que está indicado. Yo digo, ya tiene deficiencias en su estructura porque esto ya está regulado en el Reglamento Nacional de Tránsito como una infracción. Ya está reglamentada si algún conductor se encuentra con un vehículo con que tan solo no cuente con uno de estos requisitos como la habilitación, el SOAT, el Policía Nacional de Tránsito te va a imponer una multa respectiva, entonces desde su estructura yo creo que definitivamente no está bien estructurado ya que se encuentra, ya está regulado en un reglamento nacional de tránsito y así mismo en la SUTRAN también, en el reglamento de la SUTRAN.

**En su opinión, también, no tener SOAT, la inspección técnica vehicular, ¿contraviene o no el principio de subsidiariedad del derecho penal?**



A ver, en el principio de subsidiaridad se entiende que el derecho penal interviene en conductas que no están reguladas en otras normas, ya sea administrativamente, en la vía civil, en otras normas que se tendrían que aplicar. Y considero que sí, en este caso, porque como le acabo de mencionar, si ya está regulado administrativamente, definitivamente se retaría el principio de la subsidiaridad, ya que tenemos otro mecanismo menos lesivo para que pueda sancionar a aquellos conductores que no cuenten con lo que señalen los 273A.

**¿Y esos otros mecanismos que usted indica, lo encontramos solamente en el Reglamento Nacional de Tránsito, ¿no?**

Como le decía, está en el Reglamento Nacional de Tránsito y también en el reglamento que tiene el Sutran.

**¿Usted considera que las sanciones administrativas que están previstas seguramente en el reglamento nacional de tránsito y como usted dice también a sutran, puede en todo caso disuadir en mejor forma o con mayor intensidad en relación a una eventual sanción penal para el conductor, para el conductor de transporte público?**

Yo creo que sí, doctora, porque incluso para que un conductor pueda obtener su licencia, la categoría para conducir vehículos de transporte público, uno pasa por un examen, un examen bastante riguroso, con varias preguntas, son como 300 preguntas, y le puedo asegurar que ahí vienen mínimos tres o cuatro preguntas que estén relacionadas a si el conductor debe tener o no debe tener el SOAT, si hay una sanción por el SOAT, a cuánto es la sanción por no tener el SOAT, o si debe tener la aplicación otorgada, si debe tener inspección técnica. Entonces entiende que administrativamente, para que tú hayas pasado este examen, para que te hayan otorgado esta licencia de conducir vehículos de transporte público, ya has sido debidamente orientado, has estudiado porque hay un manual en el que no tienes que estudiar para poder responder estas preguntas. Entonces yo creo que administrativamente sí, en nuevo, uno mismo, quien es responsable de adquirir una licencia de conducir se va a preocupar en estudiar para pasar este examen porque si no respondes bien, definitivamente no vas a pasar el examen de conocimiento. Y en ese sentido yo creo que cumple su función lo que es el tema administrativo, pero no deja de ser cierto que hay accidentes y debería utilizarse otro mecanismo, tal vez, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones debería buscar otro mecanismo más para poder sensibilizar a los conductores, pero no irnos a, no ir no ante constantes hechos de repente con la finalidad de prevenir accidentes, tipificarlo como un delito.

**¿Usted hablaba del conocimiento que el conductor en la vía administrativa siempre va a tener conocimiento sobre este delito y entonces a nivel de derecho penal podríamos decirle que los conductores tendrán conocimiento de este delito?**

Lo que pasa es que, si es que está tipificado en el código penal y esta publicado en el Peruano, se entiende que todos lo debemos conocer, pero en la realidad, en la experiencia que yo creo no equivocar, desconocen los conductores, sobre todo los conductores o cualquier ciudadano a pie, la verdad creo que desconocen de esta norma, yo la verdad creo que en realidad desconocen de esta norma. Es más, le podría decir, que ni siquiera estaría esto como pregunta en los exámenes en el Reglamento Nacional de Tránsito, o sea, cuando uno va a definir su necesidad con los diarios, ni siquiera esa pregunta está en las preguntas, que si no tienes esto, eso constituye delito. Claro. Me parece que ni siquiera eso está en esa pregunta, ¿no? O sea, en las preguntas que te vienen como para decir que tú ya tenías conocimiento de la norma, al menos con anterioridad, tú ya habías sido comunicado de esto, ¿no?.

**En relación a la política criminal, el Estado, ¿cómo cree usted que está manejando ese tema de la política criminal?**

Lo que vemos a diario, o lo que usualmente se ve, es que ante un problema social, lo primero que se hace es, o bien lo criminalizas buscando una tipificación, creando una figura penal con una respectiva sanción creyendo que eso va a aminorar este hecho, o sobre criminalizando, aumentando las penas. Por ejemplo, tenemos el caso de los delitos de agresiones contra la mujer y los integrantes del grupo familiar que cada vez han ido aumentando la pena y es así que lo tipificaron, se reguló también que la sanción en este tipo de delitos debería ser con pena efectiva, y lo mismo está sucediendo con el 273A desde mi apreciación, ya lo hemos señalado desde que estamos en la entrevista si ya está regulado administrativamente, por qué tipificarlo, si la pregunta es, cómo esto ha reducido los accidentes, yo creo que no ha reducido los accidentes, los accidentes siguen igual. Entonces, desde mi apreciación, creo que sí, tal vez lo que si, ves un problema social, y ya vamos a tipificarlo como una sanción penal. Todo es un problema penal y no se está buscando otro tipo de mecanismos alternativos, para poder disuadir o actuar como medidas de prevención para evitar que se cometan estos hechos.

**Claro, entonces en su opinión habría una política criminal inadecuada, en todo caso por parte de los legisladores, principalmente porque ellos son finalmente los que hacen...**



Definitivamente que sí, yo pienso que es inadecuada, como un problema social no lo están buscando una salida alternativa con otros mecanismos de la pena privativa de la libertad, aumentan las penas para que, no creemos que como la amenazó las penas o estos hechos tipificándolos como delitos, entonces vamos a evitar esto y la realidad nos dice que no es así.

**Claro doctor, como usted conoce también la realidad en el ámbito geográfico de Chosica doctor, en su opinión. ¿Cuáles serían los factores desencadenantes o más importantes para la producción de accidentes de tránsito en Chosica?**

Bueno, pero en mi experiencia la mayoría de los casos básicamente es por un tema de negligencia, de conducir a excesiva velocidad, pasarse muchas veces los semáforos, en esencia no respetar el reglamento nacional de tránsito, pero en lo que está relacionado a señalizaciones, se relaciona creo que las características más están en la excesiva velocidad que utilizan los conductores.

**¿Y cómo se aborda el tema de los conductores en estado de ebriedad? ¿También es un factor importante para estos accidentes de tránsito?**

Muchos casos que las que han comunicado al despacho son accidentes, no necesariamente con afectaciones físicas, pero sucesos de tránsito que han impactado contra un poste que se dio y los conductores en algunas oportunidades, cuando comunican muchas oportunidades tienen que estar en estado de ebriedad, el estado de ebriedad también es parte que contribuye a los accidentes de tránsito, sí, es uno de los factores que también desencadenan los accidentes, conducir a excesiva velocidad u otros factores, no respetar el semáforo, también conducir inestabilidad también son unos de los factores que siempre han comunicado la policía, porque están los accidentes en las que se encuentran muchas veces estos conductores.

**¿Usted considera que podríamos derogar esta norma o debería ser derogado? ¿O en todo caso, se podría plantear una mejora en la reducción normativa?**

Tal vez una mejora no y en su defecto ya una de derogación, no porque una mejora tal vez podría ser, no poner o buscar una tipificación más que incida mucho en el tema de un tema de acción dolosa, no buscar una situación más que termine que el sujeto activo sabía, tenía conocimiento, o habían otras formas de que él no sabía, no debía conducir con estos documentos, pero aún así lo hacía. Entonces buscar otros, o sea, mejorar, como usted dice, mejorar, o en todo caso decir, quien no tenga estos tres, de uno como la habilitación, el SOAT, la gente que no tenga los tres, tal vez podría cometer el delito, ¿no? Ya esas, por ahí podríamos entender que hay una acción dolosa, posiblemente mejorarlo, por ahí se puede mejorar, porque quien no tenga la habilitación, no tenga soat, no tenga su inspección técnica, tal vez por ahí podríamos interpretar que él sabía lo que estaba haciendo, o sea, una acción dolosa que de alguna manera va a ser reprochable para el tiempo penal.

**¿Considera usted entonces deberíamos mejorar la relación normativa?**

Se podría mejorar o su efecto tal vez siendo más radical derogarla, porque al final de cuentas todo lo que está ahí ya está sancionado administrativamente y las multas son bastante fuertes que eso ya es disuasivo para cualquier conductor.

**¿Usted tiene conocimiento sobre las multas y si tienen medidas complementarias de retención, o traslado de vehículo al depósito?**

Si es que no me equivoco, creo que el no contar con SOAT y con la inspección creo que es incluso con retención e vehículo no pero y las multas y le puedo decir si verificamos cada cierto tiempo lo han ido subiendo al igual como las penas igual las sanciones también las han ido subiendo como que si subiendo las multas también se iban a reducir los accidentes, no tengo ahorita claro el monto exacto pero si le puedo asegurar que cada cierto tiempo se han ido aumentando las multas para todas las infracciones al tránsito que se han ido una precisión atendiendo, bueno, que salen de todas sus respuestas, porque si usted considera que las sanciones administrativas pueden resultar ser más disuasivas que el derecho penal, entonces, ¿por qué no estaría, por qué siguen los accidentes de tránsito en aumento, no? Porque la realidad no dice que están en aumento. Entonces, ¿por qué siguen en aumento? O sea, ¿qué es lo que estaría fallando, a nivel administrativo en todo caso.

**¿Usted puede aportar alguna opinión en relación a eso, cuál es la falla en el tema administrativo para que los conductores no concienticen, no internalicen que deben cumplir con todas las reglas?**

Lo que yo creo, lo que yo creo, es que ahora como ya tenemos la tecnología, por ejemplo, hay un ejemplo en el callao, en el callao, por ejemplo, si usted pregunta a cualquier taxista, a veces ni siquiera quieren ir al callao, porque en cada semáforo ya hay cámaras, si tú te pasas el semáforo o excedes de velocidad, la papeleta te va a llegar a tu domicilio. y eso creo que muchas oportunidades, cuando yo quería tomar taxi para Callao, no quieren ir porque obviamente saben que son muy estrictos. Entonces, en ese sentido, creo que la tecnología podría ayudar mucho ya implementando cámaras de seguridad,



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

poner cámaras que controlan la velocidad de los vehículos y utilizar otros mecanismos que la misma tecnología nos permite, pero eso ya es responsabilidad del Estado, ¿no? Es una responsabilidad del Estado, por qué tipificarlos y que tenga que ser sancionados y que le generen sanciones penales a un conductor cuando ya hay un reglamento nacional de tránsito. Por ejemplo, debería incidirse mucho en las charlas que deberían ser obligatorias, pero ante la situación económica en la que estamos también deben ser gratuitas, no ser onerosas como normalmente lo hacen el Ministerio de transporte y comunicaciones. Entonces, en ese sentido, tal vez por ese lado debería mejorarse con la tecnología y yo siempre voy a pensar que con las charlas, pero gratuitas, estaría bien, sin costos o más porque ahí ya se distorsiona, porque incluso esos cursos eran bastante generosos.

**Doctor, bueno, ya hemos concluido con la entrevista, doctor, ha sido muy importante. Es relevante la información que usted me ha brindado en el desarrollo de estas preguntas, que obviamente van a lograr, me va a permitir extraer conclusiones para este trabajo de investigación que estoy realizando. Siempre he considerado que el principio jurídico mínimo y intervención del derecho penal es un principio que legitima el ius puniendo del Estado. Es importante y está por encima incluso de muchos otros principios porque esta es la base a través de este es que existe el derecho penal y se puede seleccionar qué tipo de conductas deben estar plasmadas o sancionadas a nivel penal o no. Entonces considerando eso doctor yo le agradezco mucho por ese tiempo y reiterarle mi consideración por este tiempo.** No doctora, muchas gracias por haberme considerado como parte de su entrevista y ahí estamos, como usted dice, en el camino del trabajo a diario, lo que le he comentado es la experiencia que uno tiene diario un poco contrastando con la ley jurídica.

Fecha : 1 de junio de 2024.



## TRANSCRIPCIÓN DE AUDIO DE LA ENTREVISTA 6

**Buenos días doctora, me presento, antes de nada. Soy Maritza Diana Martínez Choquehuanca, soy estudiante de la unidad de posgrado de la Universidad de César Vallejo y estoy realizando un trabajo de investigación relacionado al principio de mínima intervención del derecho penal en el delito de producción peligro en el servicio de transporte público.**

**Doctora,** en ese sentido yo he venido para hacerle una entrevista y por ende pues agradezco antes de nada la disposición de su persona para poder realizar esta entrevista que de hecho va a ser muy importante para concretar este trabajo de investigación.

**Doctora, para empezar, le informo que esta entrevista va a ser grabada en audio y quisiera que usted me pueda dar la conformidad o consentimiento de que permite la grabación en audio de relación a esta entrevista.**

Si doy la conformidad que pueda grabar en audio la entrevista

**¿Me podría brindar primero sus datos y dónde trabaja por favor, doctora?**

Estoy a cargo del Juzgado Penal de Investigación preparatoria de Chosica, en calidad de Juez provincial del Juzgado penal desde hace 2 años aproximadamente por esta jurisdicción.

**En esa medida, como primera pregunta, ¿Me podría señalar en su opinión profesional, ¿cuál es la importancia de este principio jurídico de mínima intervención del derecho penal en el trabajo como juez penal?**

Bueno la importancia de este principio, es que se debe utilizar para conductas que no tiene otros mecanismo de sanciones que se puede determinar con una institución específica, teniendo en cuenta que el derecho penal se debe utilizar como última posibilidad de acudir a la tutela judicial efectiva, es importante que se permita jerarquizar a los agentes del control social para poder ejercer quizás una correcta protección en el estado de ebriedad, por ejemplo, hay un control social formal y no se entiende que están las instituciones públicas relacionadas a la sanción por la fiscalía, como el poder judicial. Pero también tenemos otros agentes de control social que son los informales, que serían la familia, las escuelas, son agentes de control social, pero que puedan fomentar el cumplimiento de reglas sociales, que puedan apoyar a la política criminal del Estado, porque pienso yo a mi criterio esto no es fomentado con una política de estado criminal, las reglas se van a seguir incumpliendo y no es necesario penalizar todas las conductas que puedan con su devenir crear un perjuicio o dañar un bien jurídico protegido, si es que estas no son antes prevenidas, si bien sabemos que el principio de mínima intervención del derecho penal es importante, pero tenemos la sanción, que no son conductas tan graves para poder hacer el cumplimiento de este principio teniendo en cuenta que el derecho penal debe abarcar realmente conductas graves, realmente muy dolosas y que el bien jurídico protegido sea dañado con gravedad, entonces debe darse cumplimiento a este principio para poder de repente abocarnos más a casos importantes, ¿no? En mi caso, doctora, de verdad, como soy órgano jurisdiccional, todo proceso a venir directamente ya ha pedido directo del Ministerio Público y ya va a estar canalizado, ya bajo una investigación, entonces se puede aplicar hasta cierto nivel el principio de criterio de oportunidad, si vía criterio de oportunidad se puede aplicar, ¿no? Se hace, sí, se ha llevado, pero son muy pocos porque no todos los fiscales suelen hacer esa prioridad, sino que pienso que los fiscales tienen más conducta de lograr una sanción específica, ¿no? Claro, según el caso concreto. Hay casos que sí, hablamos de reincidencia, obviamente, pues es un tema un poco más pesado. Pero cuando son mínimas, por ejemplo, los delitos de conducción de vehículos de ebriedad, ¿no? Se podría llegar a un principio de oportunidad, solo participamos a basarnos a un pago, ¿no? Yo creo que eso ya lo trabajan, antes que llegue al juzgado, ¿no? y ya más bien lo envían cuando ya incumplió, porque son pocos los casos. Y pienso que el primer filtro es el Ministerio Público, ¿no? Y si se puede aplicar en sede judicial se puede aplicar o no se propuso esta forma de conclusión de proceso, ¿no? Sí, sí se aplica, ¿no? Se trata de aplicar, ¿no? En atención a este principio, ¿no? Más aún sabemos que no hay un perjuicio más grave.

**¿usted indicaba entonces que a nivel fiscal sí se puede aplicar el principio de mínima intervención del derecho penal, aún en su calidad de defensores de la legalidad, entonces sabe de qué forma los fiscales podrían aplicar ese principio?**

Pienso que se aplica basándose en el principio de oportunidad porque se establece una sanción respecto a una reparación civil más no una pena, si bien es cierto el derecho penal tiene una finalidad de llegar a la verdad y recibir una sanción. También es cierto de que se puede llegar a la verdad y no recibir una sanción porque no es responsable, pero en este caso al ser responsable y existe ya una salida alternativa de conclusión del proceso como es el principio de oportunidad, creo que es lo primero que se debe de agotar y aplicarlo por los fiscales, porque para cada caso la interpretación de las normas puede ser de manera objetiva. También se tiene que aplicar ciertos principios que la norma nos faculta, si bien el código establece que para ciertos delitos debe recibir cierta pena, cierto es también



para graduar la pena, se utilizan ciertos principios de reducción. Entonces, con ese criterio, teniendo en cuenta el principio en este caso, de la mínima intervención, para delitos que no genere tanta gravedad y que está dentro de la tipificación para aplicar el principio oportunidad se aplica necesariamente y agotar esa vía y ser también creo el fiscal un ente conciliador más que persecutor de la acción penal, si bien es su deber pero para cada caso en concreto creo que primero que hay que agotar una opción para conciliar, no hay conciliación en el derecho penal obviamente por ser el Fiscal, pero para solucionar el problema, puede usar una salida alternativa, como ese principio de oportunidad se debería usar otras alternativas, en base al principio de mínima intervención del derecho penal.

**¿Usted considera que la política criminal del Estado en todo caso está respetando ese principio jurídico de mínima intervención del derecho penal?**

Yo creo que no, nuestro Estado actual no tiene una política criminal a nuestra sociedad. Ni siquiera el estado se preocupa por este tema de manera muy profunda. La política criminal es importante porque es esencial en nuestro sistema de justicia penal, toda vez, que está destinada a regular el comportamiento humano y prevenir el delito, administrar justicia de manera oportuna y eficiente, sin embargo, en nuestro país se debe incentivar más la comunicación del Estado hacia la sociedad, con más anuncios publicitarios entre los medios de comunicación para la prevención de delitos de menor gravedad, así mismo tener una capacitación permanente en los estudiantes a nivel secundario sobre los delitos más comunes que pueda evidenciar las conductas que generan perjuicio y pueda asociar una conducta delictiva que aparentemente se evidencia un daño instantáneo como en el caso del delito de conducción en estado de ebriedad. Yo he tenido a veces algunos casos que he escuchado

En este tipo de delito, por ejemplo, yo escucho que las personas dicen "por qué yo tengo que ir preso si es que yo no maté a nadie", dicen, "es que yo solamente, lo único que he hecho es no tener mis papeles y conducir dos cuadras de mi casa, yo no he matado a nadie, es más yo he estado con mi familia", entonces ellos no entienden la concepción que la norma indica y eso a que se amerita de que no hay una comunicación del Estado a la sociedad. Hay otros países donde se usan unos eslóganes, por ejemplo usted recordará, cuando se publicaban sobre unos eslogan de "yo sé cómo cuidar mi cuerpo" ¿No? De tocamientos indebidos y de cierta forma se decantaba y era una forma de mentalizar al receptor. Yo a veces también he dictado clases en una universidad y los chicos de los primeros ciclos, cuando yo les pregunto algunas cosas básicas de conocimiento de normas, desconocen y yo les digo, pero eso yo estudiaba en educación cívica, no en mi época era así., y me dicen no, ahora el curso le llaman personal social, pero no veo que sus temáticas estén enfocados a conocer sus derechos, como si era en mi época que nos enseñaban el derecho y quizás también me incliné por eso para estudiar, ¿no? nos decían sobre muchas normas qué cosas no se debe hacer y qué cosas sí, o sea trataban de explicar y creo que eso debe, en gran parte a la política criminal, debería entrar al sector de educación, al Ministerio de Educación, para que pueda fomentar eso. Y desde ahí, hay que tener un conocimiento más claro de ciertas actitudes, comportamientos y no realizarlas. Entonces creo que por ahí la política criminal debe estar orientada, pero en este caso actualmente veo que no es así.

**¿En relación a la incorporación de este delito de producción de peligro en Servicio de Transporte Público, contraviene o no, en su opinión profesional, al principio jurídico o mínima intervención del derecho penal, considerando que este delito pues ha sido incorporado recién al 2020 y por qué sería así?**

Yo, a mi criterio, yo creo que sí, porque se sabe que la aplicación de la vía penal es la última ratio a la solución a un conflicto. se pueda corregir esta comunidad, y más está destinada, pienso, a una infracción administrativa. Entonces, por eso me parece que el Estado subir las penas y penalizar ciertas conductas para prohibir. Pero no, creo que no las hace entender a la ciudadanía. Hay gente que desconocen, por ejemplo, este artículo, ¿no? Y no entiende tampoco, ¿no? No puede entender, dice, pero si yo puedo pagar y solucionar el problema, ¿no? O sea, lo ven de esa forma y de esto va a devenir, como le decía, pues no de la policía.

**¿Usted considera que este delito de producción de peligro de servicio de transporte público protege algún bien jurídico esencial de la sociedad? ¿Cuáles serían esos bienes jurídicos si es que las protegería?**

Claro entiendo que en este delito el bien jurídico es la seguridad terrestre, por un conjunto de condiciones que garantiza el orden público necesario para la seguridad de la vida, de la personal, de la salud, de los bienes de cada uno independientemente de una persona o de un bien específico, por ello pienso que esta forma de protección puede ser también protegida por otra vía que es en este caso la vía administrativa, se puede proteger este bien sin la necesidad de determinar como un delito a la aplicación del derecho penal teniendo en cuenta nuestro principio de mínima intervención del derecho penal.



**En su opinión, ¿Este delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, previsto en el artículo 273A del Código Penal coadyuvaría a concientizar a las personas a no incurrir este delito, debiendo tener en cuenta que este delito se configura cuando no hay Soat o Inspección Técnica Vehicular?**

Yo creo que no, porque muchos ciudadanos desconocen este delito, se debe desarrollar temas de prevención y sanción administrativa. Más aún si es evidente que podrían ser canalizadas estas sanciones relacionadas a renovar o suspender o cancelar su brevete, y adquirir una multa. Pienso que por ahí es la forma adecuada. Y si bien ya en algún momento se ha establecido y no está penalizado y también hay que tener en cuenta, como les indicaba, la prevención. Muchas personas, inclusive familiares yo conozco, que son responsables, pero a veces por su mismo trabajo se les pasa la fecha de renovación del soat y justo son intervenidos y claro, se involucran en temas de estos delitos, pero como les digo, uno es por desconocimiento y pienso que lo adecuado es de hacerle de conocimiento o hacerle recordar que su soat se está venciendo, con una multa de suspensión de licencia ¿no? Por tal motivo, y creo que es la forma en que ellos van a reaccionar, porque en caso, por ejemplo, de personas que trabajan necesariamente con un vehículo, van a estar siempre pendientes y yo creo que llegar a sancionar por esto no es un ejercicio de mínima intervención y cargar tanto la fiscalía como el Poder Judicial de temas no tan graves, que debe abarcar el derecho penal.

**¿A nivel jurisdiccional, si usted conoce de algún caso en el que se haya aplicado al principio jurídico de mínima intervención del derecho penal, para resolver en realidad un caso concreto en relación a este delito de producción de peligro en el servicio de transporte público?**

La verdad doctora, no he visto este delito, no tengo ningún proceso con respecto a este delito. No me ha llegado ni a mi despacho, entiendo tampoco ni al otro despacho o juzgado que tiene la misma condición. Entonces, me parece que todo se queda en sede fiscal, entiendo yo porque no creo que no haya personas que sean intervenidas o en su defecto se quede en la policía desconociendo que no pasa la fiscalía, pero yo entiendo que no, yo no he tenido ningún proceso de este tipo.

**Doctora y bueno este para como el tema es el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal doctora como usted bien lo sabe hay dos grandes subprincipios que una es la fragmentariedad y la otra subsidiariedad. Le quiero preguntar en relación con la fragmentariedad del derecho penal. ¿Usted considera que este principio se puede vulnerar sancionando al conductor que maneja un vehículo de transporte público sin soat o inspección técnico vehicular?**

Yo creo que sí, porque este principio de fragmentariedad nos dice que el legislador no puede tipificar penalmente todas las conductas, sino debe seleccionar las más graves, las que revisten de mayor peligrosidad, para que sean criminalizadas. En este caso es más un tema preventivo porque ya conocemos que si es que por ejemplo maneja, sin estos documentos, se agrava cierto delito que podría cometer como de lesiones, daños, entonces no, yo creo que no es necesario que se haya penalizado, sino se ha debido a hacer un mayor énfasis en el tema de conocimiento y las multas o las sanciones administrativas que deberían recibir para corregir. Y eso también va a estar destinado al tipo de receptor, porque hay algunos que quizás no les va a importar mucho el tema económico, pero sí les va a importar que le restrinja el brevete. Por ahí, debía haberse canalizado con más severidad y no llegar a la vía penal.

**¿Usted considera que este presupuesto normativo del delito en relación con no contar con SOAT o no contar con inspección técnica vehicular, también sin contar con los requisitos de ley hay tres supuestos o tres presupuestos normativos pone en realidad en peligro la seguridad la vida y la integridad física del usuario del transporte público?**

Con respecto al SOAT, no necesariamente, porque eso es un seguro y entonces, de esa forma creo que no hay una amenaza a la sociedad directamente. Ahora, con respecto, quizás a pasar la revisión técnica, sí podría tener un poco de influencia a la peligrosidad, ¿no? Porque si el vehículo no está en buen estado, puede causar una lesión, de repente si quiere frenar, no va a poder o quiere girar o la llanta está mal, puede causar un accidente, pero pienso que esta norma que se ha indicado ha abarcado de manera muy amplia y está basada al incremento de ciertos requisitos que se establece para la conducción de un vehículo, y en sí ver la peligrosidad, como le digo, solamente para mí el SOAT no debería estar incluido, quizás la revisión técnico vehicular... No, obviamente.

**¿la siguiente pregunta justo estaba relacionada a esto, si había para usted en todo caso una debida estructuración del delito, atendiendo su respuesta, podríamos considerar en su opinión de que está mal estructurada? ¿Estoy entendiendo bien, doctora, esa conclusión?**

Sí está mal estructurada, o debería, por ejemplo, el tema del soat estaría mal y no debería estar en el tipo legal, quizá si deben mantenerla sí, obviamente, el brevete y la revisión técnica, pero creo que se podría manejar como lo indicaba anteriormente administrativamente. Podría llegar a la vía penal,



pienso, si es de manera reiterativa, indicar que es una conducta sucesiva, por ahí sí, porque ya está violentando, ya una norma administrativa lo ha realizado de manera frecuente, ¿no? Yo creo que por ahí debería sancionarse ¿no? Claro. Porque ya, ya estaría incumpliendo ciertos requisitos de manera frecuente, pese a que tenga conocimiento que podría ser penalizado. Por ahí debería conducirse en todo caso si se mantiene esta normativa.

**En ese mismo sentido, como le dije anteriormente, el principio jurídico mínimo intervención del derecho penal tenía dos componentes, una es la fragmentariedad y el otro es subsidiariedad. Ahora, en relación con la subsidiariedad, ¿usted cree que este subprincipio también se vería vulnerada cuando se sanciona el conductor por no contar con el SOAT, la inspección técnica vehicular? ¿Cuál es su opinión, doctora?**

Sí, porque el principio de subsidiariedad establece que se debe recurrir primero a otros medios de control menos gravosos. existentes dentro de nuestro sistema estatal y solo en la medida que estos no puedan solventar el conflicto subsidiariamente se podrá recurrir al sistema penal, como se explicó como última ratio y es lo que creo que en la anterior pregunta lo he indicado de otra forma, yo creo que uno debe agotar, obviamente no entienden, siguen infringiendo, recién pasaría a la vía penal.

**¿Usted conoce esos otros medios jurídicos, doctora? ¿Qué tipo de sanciones administrativas hay para las personas que no tienen SOAT o no tienen revisión técnica a nivel administrativo?**

Entiendo que el SAT tiene un catálogo de conducta de infracciones y sanciones, para ello tiene una multa respectiva, no, me parece que para el tema del SOAT hay una multa de un 12% de la UIT, entonces yo entiendo que hay la vía administrativa del sat, hay una pena tributaria, entonces yo entiendo que sí hay una vía administrativa, no? la vía administrativa en este caso, el servicio de construcción tributaria del SOAT Además, también es bueno, este es para otro delito, ¿no? Pero si fuera de conducción, la cancelación o suspensión, también por ahí se canaliza para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Entonces yo creo que sí hay otros medios o mecanismos y en este caso, pues el SAT no sé si hay otro, ¿verdad? Yo no tengo vehículo, entonces por ahí que un poco desconozco el tipo de multas, pero entiendo que si hay mecanismos administrativos.

**¿Estas sanciones administrativas impuestas por no tener SOAT o inspección técnica vehicular resultarían ser más disuasivas en relación con la sanción penal que se prevé para este delito de producción de peligro en el servicio de transporte público?**

Creo que va depender de cada persona, algunos le va interesar el tema económico con mayor fuerza porque de repente tiene pocos ingresos económicos y recibir una multa tan alta, es lo que les va a hacer prevenir para evitar eso. Pero de repente va a haber otro sector que tiene solvencia económica y encima es rebelde, es desobediente. Bueno, yo pago, no pasa nada. Entonces quizás el legislador por eso lo ha penalizado, porque ve mucho incumplimiento, o de repente hasta del pago. Debería en todo caso, como indicaba, ser uno de los requisitos para renovar los brevets, cuando no cumples, porque les suman puntos y tienen que ir una capacitación, pero creo que lo más importante es la prevención, o sea que conozca bien, que conozca que se aplique realmente. Todo relacionado a su brevete, que es lo que más les va a afectar, independiente de una multa. Si va relacionado a su brevete, a que le puedan restringir, yo creo que no es necesario irnos a la vía penal. Falta quizás un mayor control, ¿no? Un mayor control y conocimiento también, desde que van a sacar el brevete y darles todo lo que le puede pasar en caso de incumplimiento. Pero como le digo, todo relacionado al brevete, porque el que no tiene brevete es ahí, recién es que se va a asustar o no va a poder renovarlo, ahí es donde se va a asustar y va a tener mayor preocupación en el cumplimiento de las normas, de sus reglamentos que le dan. Entonces, como le digo, va a ser dependiente del receptor, va a influenciar mucho el conocimiento del uso del receptor y las normas administrativas que las deben establecer de manera un poco más drástica relacionada a su brevete.

**¿En relación con el delito de producción de peligro de servicio de transporte público, usted considera que habría coadyuvado a reducir estos accidentes de tránsito, especialmente aquí en el ámbito geográfico de Chosica, en que estamos, que por nuestra jurisdicción pasa pues la carretera central, teniendo presente ese contexto?**

Bueno, yo creo que no, doctora, porque siempre se ven los accidentes de tránsito de toda magnitud, pienso yo que en nuestro distrito, yo no tengo tantos casos por accidente de tránsito, pero sí veo que todo va a devenir más por la conducción del vehículo de esa ebriedad, pocos son los casos que son relacionados a que no tenía SOAT, o que no tenía brevets, eso va devenir como les digo, dependiendo de cada persona, cuál va a ser su responsabilidad, eso no lo entienden bien todavía. Pero a nivel geográfico de Chosica no he visto muchos procesos por estos delitos, pero penalizarlo tampoco ha hecho que se eviten porque sigue habiendo accidentes.

**¿Cuál creen que serían los factores desencadenantes de los accidentes de tránsito aquí en Chosica?**



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Sí, yo creo que los otros indicadores es la velocidad, por ejemplo, la velocidad y olvidan que también hay otros vehículos menores, yo pienso que de manera irresponsable como las mototaxis, corren en la carretera y están a un costado de un camión, es preocupante eso, es decir, obviamente, un accidente sería muy grave, entonces ahí va a pasar mucho la velocidad, la negligencia y el cumplimiento de las reglas de tránsito, de no adelantarse, de no utilizar el otro carril, yo creo que más los factores están relacionado a la imprudencia del que maneja y otra cosa también como tema de fiscalización también de la policía que deben hacer sus operativos de manera frecuente y no ocultar ciertas cosas, porque no es taparnos los ojos, yo muchas veces he escuchado comentarios de personas que dicen que muchas personas, por ejemplo los conductores de Chosica no tienen brevets o lo tienen falso y la policía interviene y no hacen de conocimiento eso, eso es preocupante, porque tener al volante una persona que no tiene brevet y utiliza un brevet falso y alguien lo protege o lo cuida o no le interviene, eso es lo preocupante. Yo creo que eso se debe tener en cuenta y teniendo que Chosica no es tan grande, qué será en otros distritos, si existe esos comentarios es porque realmente alguien debe estar facilitando eso y no se está cuidando ese tema, no se está cumpliendo las normas de fiscalización adecuada. Entonces, creo que los componentes más importantes es que no hay una fiscalización o intervención adecuada.

**¿Usted considera que este delito de producción de peligro de servicio de transporte público debería ser derogado o podríamos hablar solo de una mejora en su redacción normativa para efectos de poder realmente proteger los bienes jurídicos de vida y de vida física, la seguridad del usuario?**

**Haber yo creo que debería ser derogado**, pero debería antes haber una modificación o extensión más severa en el tema administrativo, no solamente que se reciba una multa por no tener un SOAT, también debe estar limitado a restringir el brevet, y recién de dos o a tres intervenciones por este tema y que sea reincidente, ahí sí podría aplicarse el delito, ¿no? debería restringir o suspender el brevet y creo que me parece que es la mayor sanción o es una forma de mensaje más claro para la persona que podría estar incumpliendo, porque entre la pena puede ser la suspensión, pero la finalidad no es tanto sancionarlo en este caso, sino que ya no vuelva a incurrir en esa conducta y eso va a depender de quien tenga el brevet. Por ahí se podría regular más el tema administrativo relacionado a ello y recién poder quitar esta norma o en su caso si se mantiene esta norma debe ser cuando la persona que comete el delito sea de manera reiterativa cuando se ha demostrado en la vía administrativa la reincidencia de la conducta.

**Sí, doctora, quedó muy claro su opinión, doctora. Bueno, doctora, hemos concluido con la entrevista. Agradecerle nuevamente, pues por este tiempo, las opiniones en su calidad de profesional de juez, doctora, obviamente son de importancia, de relevancia para este proceso de investigación, me va a permitir extraer ciertas conclusiones y concretar el trabajo de investigación que se está realizando. Muchas gracias, doctora. Agradecida y permiso.**

**FECHA: 03 DE JUNIO DE 2024.**



## TRANSCRIPCIÓN DE AUDIO DE LA ENTREVISTA 7

Buenos días, doctora Ángela Torres, me presento, Yo soy Maritza Diana Martínez Choquehuanca con fines de realizar una entrevista, dado cuenta que estoy realizando una investigación sobre la aplicación de principio mínima intervención del derecho penal en el delito de producción de peligro en servicio de transporte público a fines de poder concretar una tesis de investigación, en la unidad de postgrado de la Universidad de César Vallejo.

Antes de iniciar con las preguntas, agradecerle por la disposición y por su tiempo que me va a dar para otorgarme esta entrevista

Se le informa que esta entrevista va a ser grabada en audio.

**¿Usted tiene alguna objeción con relación a la grabación de la entrevista, doctora? ninguna objeción.**

No hay problema.

**En su opinión profesional, ¿cuál sería la importancia de este principio de mínima intervención del derecho penal en el ordenamiento jurídico en general?**

Buenos como sabemos el derecho penal debe ser entendida como ultima regla, esto para garantizar la pacífica convivencia de la sociedad, previa evaluación de la gravedad y de acuerdo con las circunstancias sociales, ya sea políticas, económicas y culturales que puedan imperar en la sociedad un momento determinado, de tal manera que en la legislación comparada se ha mencionado que “El Derecho Penal constituye uno de los medios de control que existen en las sociedades actuales. La familia, la escuela, la profesión, los grupos sociales son también medios de control social, pero poseen un carácter informal que los distingue de un medio de control jurídico altamente formalizado como es el Derecho Penal. Como todo medio de control social, éste tiende a evitar determinados comportamientos sociales que se reputan indeseables, por lo que para ello se acude para ello a la amenaza de la imposición de distintas sanciones para el caso de que dichas conductas se realicen; pero el Derecho Penal se caracteriza por prever sanciones en principio más graves o gravosas, as penas y medidas de seguridad, como forma de evitar los comportamientos que juzga especialmente peligrosos.

**prosiguiendo, en su opinión, bueno, usted sabe que los fiscales tienen la calidad de defensores de la legalidad, defienden a la sociedad. En el ejercicio de la acción penal que ejercen los fiscales, usted considera que se pondera este principio de intervención o de mínima intervención del derecho penal, bueno, de ser así, ¿de qué manera usted lo considera?**

Debemos entender que Los fiscales son defensores de la legalidad como lo dice la norma, tienen la responsabilidad de ponderar este principio en varias etapas de la investigación, ponderar este principio cuando se evalúa la gravedad del hecho, por ejemplo al recibir una denuncia, el fiscal debe evaluar la gravedad del hecho denunciado, pues no todos los comportamientos antisociales o conducta del individuo requieren la intervención del derecho penal porque hay otras vías alternativas, por ejemplo, conflictos menores pueden resolverse mediante mecanismos de conciliación o mediación y solo aquellos actos que atentan significativamente contra los bienes jurídicos protegidos, como la vida, la integridad física, la libertad y la propiedad, recién cuando se atenta contra estos bienes jurídicos, recién deben intervenir el derecho penal, también deben optar por soluciones alternativas al proceso penal formal, también se prevén, tales como acuerdos reparatorios y principios de oportunidad. Estas alternativas no solo cumplen con el principio de intervención mínima, sino que también pueden ser más eficaces y restaurativas para las víctimas y la comunidad. También se debe tenerse en cuenta que la finalidad de la pena es la resocialización y eso creo en el entendido que lo que se busca no es proceso lato, si se descubre o demuestra la responsabilidad del individuo, hay otros mecanismos que permiten acortar estos mecanismos, también debe evaluarse la proporcionalidad en la Acción Penal: Al decidir iniciar una acción penal, los fiscales deben asegurarse de que la respuesta penal sea proporcional al delito cometido, esto implica no solo evaluar la gravedad del delito, sino también las circunstancias particulares del caso, la personalidad del imputado, y el daño causado y que esta proporcionalidad garantiza que no se utilicen sanciones excesivamente severas para delitos menores, respetando así el principio de intervención mínima. En el ejercicio de la acción penal, los fiscales deben considerar la aplicación de medidas alternativas también debe tenerse en cuenta que muchas veces no sólo influyen en los fiscales, sino en las personas, y como las personas creen acuden al derecho penal no cómo ultima ratio sino como primera regla para salvaguardar sus intereses, pero es función del fiscal canalizar que hechos ameritan intervenga la vía penal sino derivarlo a la vía competente, pero los fiscales deben aplicar el principio de mínima intervención del derecho penal, también hay salidas administrativas civil,, administrativo, promover medidas restaurativas.



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**En su opinión, en esa línea, ¿considera que los fiscales acá en Chosica aplican ese principio en alguna medida o es que simplemente se procede con la legalidad y denuncian pues no todos los hechos sin haber hecho esa valoración de la proporcionalidad o de la menor lesividad quizás con relación a un bien jurídico?**

Bueno, según mi experiencia, cuando he tenido mis turnos en Chosica, he visto que los fiscales si aplican el principio con medidas alternativas, por ejemplo, en el delito de conducción en estado de ebriedad, los fiscales arriban a principio de oportunidad y ello para no alargar el proceso, también lo he apreciado en el delito de agresiones que por las lesiones lo derivan a los juzgados de paz.

**¿Usted considera que la política criminal del Estado, que actualmente se está instaurando por nuestras autoridades, está respetando adecuadamente este principio jurídico de mínima intervención del derecho penal?**

Bueno creo que no, cada vez más se crea más delitos, no respeta adecuadamente el principio jurídico de mínima intervención, puesto que la tendencia del Estado peruano responde no tanto a un tema legislativo, sino a un tema de presión social, es por ello que incrementan la cantidad de delitos tipificados y a endurecer las penas, en lugar de buscar soluciones alternativas, el hecho se puede apreciar que la delincuencia o criminalidad no se va disminuir porque se aumenten la apenas o se ponga penas draconianas, un claro ejemplo es EEUU donde incluso hay pena de muerte para algunos delitos, pero no por ello que hay penas de 100 años la delincuencia disminuya, al contrario vemos que la delincuencia va aumentarse y no es una solución y ello estaría reflejando en el Perú, una falta de respeto por el principio de mínima intervención y responde más a una lógica de populismo punitivo que a una política criminal racional y efectiva. La política criminal causa en demasía una sobrecarga del sistema judicial y penitenciario, sin necesariamente traducirse en una mejora en la seguridad ciudadana. Existe la necesidad de reforzar otras áreas del sistema de justicia, como la prevención y la reintegración social, pero eso no sólo es un sector, sino depende de la legislación y se aprenda a diferenciar entre el populismo social y la mínima intervención del derecho penal.

**4. ¿En relación a la incorporación del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, usted cree que contraviene el principio jurídico de mínima intervención del derecho penal? ¿porqué?**

Si podemos hablar de una leve contravención a la mínima intervención del derecho, porque este delito de producción de peligro en el servicio de transporte público es un tipo penal que resulta ineficaz para proteger la vida, la integridad de la persona, considerando que el requisito del soat no asegura una protección real de los bienes jurídicos, dado que el soat es un seguro contra accidentes de tránsito y en esa medida no sería viable para evitar que el usuario del transporte público no sea lesionado. En relación a la inspección técnico vehicular que se aplica cuando conducen estos vehículos, si implica que el vehículo debe estar en buenas condiciones técnicas y eso obviamente puede evitar que el vehículo presente desperfectos, se despiste o pierda los frenos, pero los accidentes de tránsito son ocasionados más por otros factores ajenos a ello. Por ello, considero que el delito que estamos analizando vulnera ese principio de mínima intervención del derecho penal, asociado a su ineficacia real practica en la sociedad.

**Doctora, ya que estamos hablando de este delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, ¿usted considera que protege en realidad un bien jurídico esencial de la sociedad? Y si usted sabe de qué bienes jurídicos estaríamos hablando.**

Como lo he señalado anteriormente no considero que exista como tal una protección real a la seguridad del usuario, pero el fin de la incorporación del delito es proteger la seguridad, la vida, la integridad física del usuario del transporte público, no por lo que esta falta de protección es debido a la ineficacia del delito en nuestra sociedad.

**Doctora, en su opinión profesional, aplicar el artículo de producción de peligro en el servicio de transporte público que está previsto en 273A del Código Penal, ¿cuál ayudaría a concientizar a las personas o especialmente a los conductores de transporte público a siempre contar con estos documentos de SOAT?**

No necesariamente, puede en algunos casos, algunos conductores para que puedan tramitar el soat o la inspección, pero en mi opinión, los conductores del transporte público prevén o se preocupan por tener soat o inspección porque en el reglamento Nacional de Tránsito lo establece como requisitos para circular y los conductores saben y tienen pleno conocimiento de dichas exigencias a nivel administrativo y en efecto lo que puede disuadir es el reglamento Nacional de Tránsito y no tanto el artículo 273 A, máxime si consideramos que en ese contexto, las sanciones administrativas por esas omisiones de carencia de soat o inspección técnico vehicular se interiorizan con mayor intensidad en los conductores. Debemos tener en cuenta que nuestra realidad nos demuestra día a día, que los procesos de criminalización, sobre criminalización no disuaden la comisión de ciertos delitos o influencias, a modo de ejemplo, cuando se creó el delito de feminicidio, se agravaron las penas por las muertes de



las mujeres, como víctimas de violencia familiar o con la concurrencia de algunos requisitos previstos en la norma, a partir de ello, se incrementó más aun la comisión del delito y no estoy diciendo que se haya incrementado por la ley penal, pero por las condiciones y contexto social se incrementan los delitos de esa naturaleza y ahí se evidencia que el tipo legal de feminicidio no concientice a los varones a evitar que cometan estas conductas delictivas, de igual forma tenemos con el delito de agresiones contra la mujer e integrantes del grupo familiar que sigue más o menos la misma línea, el hecho es que considero que el delito no sería tan efectivo para concientizar a los conductores del servicio de transporte público, porque debe tenerse en cuenta que nuestra realidad Peruana es muy diferente a otras realidades, y el crear nuevos delitos no va coadyuvar que estas disminuyan.

**En su opinión profesional, ¿es posible aplicar en sede fiscal este principio jurídico de mínima intervención del derecho penal cuando se resuelven casos relacionados a este delito de producción de pedido en servicio de transporte público?**

Si es posible aplicar en sede fiscal este gran principio, para ese efecto, después que los fiscales evalúan los casos, archivan las denuncias relacionados a algunos hechos que pueden muy bien ser resueltos en la vía extrapenal, pero la realidad en el caso de los delitos de producción de peligro en el servicio de transporte público, se ve que cuando se configuran todos los supuestos, esto es, la persona intervenida no cuenta con la habilitación y/o autorización de ley; no tiene inspección técnico vehicular o soat, los fiscales van a tener por acreditado el delito y formalizarán la investigación preparatoria y así no estarían aplicando el principio de mínima intervención del derecho penal; ahora una forma menos lesiva será cuando apliquen el principio de oportunidad, pero igual en ese caso concreto están ejercitando la acción penal y la única manera real de indicar que hay una aplicación del principio de mínima intervención del derecho penal, sería que archiven la investigación cuando se presenten las denuncias por este delito.

**Solamente como añadido a esa pregunta, doctora, y usted en su experiencia en el ámbito geográfico de Chosica, ¿ha escuchado o tiene conocimiento de algún caso de esta naturaleza que haya sido archivado pues no por alguna fiscalía o por algunos fiscales?**

De los casos que han sido asignados no conozco que haya existido un caso al menos en la sede de Chosica.

**Desde la incorporación de este delito que está previsto en el artículo 273a del Código Penal, en desarrollo de su labor como abogada defensora pública, ¿usted conoce de algún proceso penal en el cual el órgano jurisdiccional haya aplicado el principio jurídico mínimo y intervención del derecho penal para resolver estos delitos?**

NO, no.

**Doctora, prosiguiendo doctora, bueno, quería preguntarle acerca del principio de fragmentariedad, debiendo considerar que esta fragmentariedad es un componente del principio de mínima intervención del derecho penal. ¿Usted considera que sancionar al conductor de un vehículo de transporte público sin que cuente con su SOA o la inspección técnica vehicular puede contravenir este subprincipio de fragmentariedad del derecho penal?**

Debemos partir que el principio de fragmentariedad implica que sólo debe protegerse los bienes más esenciales para la sociedad; precisa que solo deberán reprimirse las conductas más intolerables que atenten contra esos bienes esenciales. Podríamos o quisa añadir que el legislador no puede tipificar penalmente todas las conductas de por sí, de escoger solo las más graves, la que revistan mayor entidad, para criminalizarlas: ahora como el delito señala en su redacción que protege la vida, la integridad física y la seguridad de las personas son bienes jurídicos importantes para la vida en sociedad, así que son bienes jurídicos importantes y justifican la incorporación de un delito para proteger esos bienes, pero el problema que encontramos es que el tipo legal es ineficaz y por ello no protege los bienes jurídicos esenciales.

**¿Entonces en su opinión sí se estaría vulnerando el principio de fragmentariedad, doctora?**

Si se estaría contraviniendo.

**La conducta que está prevista en el tipo legal que es de conducir un vehículo de transporte público sin que cuente con los requisitos de ley o de habilitación como dice la norma o no cuente con SOAT o inspección técnica vehicular, pone en peligro la vida y la integridad física del usuario. Usted considera que el incurrir en esas conductas que establece el tipo legal se pone en peligro la seguridad, la vida de la integridad física de la persona que usa a diario el transporte público.**

Cuando una persona conduce una unidad vehicular sin contar con la autorización que requiere el vehículo de servicio de transporte público y quizá por la inspección técnica vehicular, pues si poner en riesgo la integridad, seguridad de la pena, pero el SOAT, no implica en modo alguno la protección de esos bienes jurídicos y dicha omisión no pone en peligro la seguridad. Se debe tener en cuante además como otro punto resaltante que la mayor cantidad de accidentes de tránsito tiene sus causas atribuibles



al conductor por negligencia, impericia, esto es, factores ajenos, exceso de velocidad, conducción en estado de ebriedad, etc. considero que esto podríamos decir que es un exceso jurídico.

**¿Por qué? Porque la omisión del sol no tiene nada que ver con proteger la vida, la salud o la utilidad física del usuario. En ese sentido, considero que estaría mal estructurado para...**

El tipo legal indica que se consume el delito manejando sin los requisitos de habilitación de ley, además no contar con soat o inspección técnico vehicular, en mi opinión, en relación a la habilitación de ley que puedo entender que se trata de tener la autorización para prestar el servicio de transporte público, estaría bien configurado, pero el cuestionamiento es en relación al soat, considero que es un desacierto jurídico, porque la omisión del soat no tiene nada que ver con proteger la vida, la salud o la integridad física del usuario. En ese sentido, si considero que estaría mal estructurado para proteger esos bienes jurídicos fundamentales que se señala en la normativa, cuando ya estos requisitos lo establecen la norma administrativa.

**En relación al principio de subsidiaridad, que es el otro componente del principio jurídico de mínima intervención del derecho penal, en su opinión, sancionar al conductor del vehículo de transporte público por no contar con estos documentos del SOAT o no contar con la expansión técnica vehicular, ¿contraviene o no este principio de subsidiaridad?**

En cuanto a la primera, la subsidiariedad implica que se debe recurrir primero a otros medios de control menos gravosos existentes dentro del sistema estatal y solo en la medida que estos no puedan solventar el conflicto, recién subsidiariamente se podrá recurrir al sistema penal ultima ratio o extrema ratio. Para el caso concreto, las sanciones administrativas por no contar con soat o inspección técnico vehicular, están los mecanismos extrapenales previstos en el reglamento Nacional de Tránsito y los órganos encargados para su debida fiscalización es la PNP, la Sutran, las Municipalidades y si lo vemos en ese contexto, se vulnera el principio porque existen los mecanismos extrapenales.

**y esos otros mecanismos jurídicos que usted señala, ¿podría usted precisar cuáles son esos otros medios jurídicos, en todo caso que ejercen esa misma potestad sancionadora, que difiere o que es diferente a la sanción penal?**

Si claro, el reglamento Nacional de tránsito prevé sanciones administrativas que la potestad sancionadora administrativa también constituye la potestad del ius puniendi del Estado, existen otros mecanismos.

**¿y usted considera que estas sanciones administrativas que se pueden imponer por el reglamento nacional de tránsito, por no contar con inspección técnico vehicular, son más disuasivas en relación con la sanción penal prevista en el delito de producción de peligro en servicio de transporte público?**

Haber las sanciones penales son más disuasivas en general porque implican penas privativas de libertad, penas muchas más gravosas, pero en el caso concreto, las sanciones administrativas las imponen la Sutran, la PNP y a las municipalidades tiene también medidas o sanciones que podemos sustituir y según entiendo las papeletas de infracción son onerosas y las sanciones económicas suelen dotar de mayor efectividad, costo-beneficio de la infracción administrativa.

**Y desde que se incorporó este delito de producción de peligro de servicio de transporte público, no en el año 2020 hasta la fecha, ¿usted considera que ha coadyuvado en alguna forma a que se reduzcan los accidentes de tránsito y especialmente en el ámbito geográfico de Chosica?**

Podríamos decir que no, no creo que haya habido una reducción, no ha reducido accidentes de tránsito, yo advierto que los accidentes siguen en aumento, pero son relacionados más por factores de velocidad e imprudencia del conductor y negligencia del peatón, si el delito tenía la finalidad de reducir accidentes de tránsito, bueno definitivamente no se cumple con esos objetivos.

**En su opinión, cuáles son los factores desencadenantes de los accidentes de tránsito, teniendo en cuenta que por Chosica se transita o está la carretera central que es una vía rápida y donde se transitan distintos vehículos de transporte público, privado, buses, etc. Entonces en ese sentido, ¿al menos en los casos que ha sido sometido a su conocimiento como abogada, ¿cuáles son los factores que causan más accidentes?**

Bueno una de las razones primordiales, el conducir en estado de ebriedad, exceso de velocidad que se pasó la luz roja y la conducción en estado de ebriedad y otros factores.

**Doctora, considerando ya, como usted me ha señalado, que el delito de producción de servicio de transporte público vulneraría en esencia este principio jurídico de mínima intervención del derecho penal. En su consideración, ¿este delito debería ser derogado o podríamos hablar solamente de una mejora en la redacción normativa, pues no en ala de proteger en forma efectiva bienes jurídicos esenciales de la vida, la integridad, la seguridad del usuario?**



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Bueno como comenté, el legislador busca crear nuevos delitos, agravar penas, penas draconianas, conductas que ya están reguladas por otros mecanismos, es más debería mejorar el control y la fiscalización de las autoridades correspondientes que no existen, porque no se está cumpliendo con la finalidad.

**¿Podríamos señalar doctora que se debería derogar la norma?**

Si claro debiera derogarse

**Ok doctora, si doctora bueno doctor hemos concluido yo le quiero agradecer de forma especial por haber dedicado su tiempo a la disposición que usted ha tenido para el desarrollo de esta entrevista porque bueno también considerando su experiencia obviamente la opinión que usted tiene es de relevancia me va a servir al menos para poder concretar este proyecto de investigación que estoy realizando. Bueno, doctor, agradecerle, reiterarle los agradecimientos, mi estima personal, y bueno, pues hasta otra oportunidad, doctora, muchas gracias.**

Fecha: 06 de junio de 2024.