

ESPECIALIZACION EN DERECHO ADMINISTRATIVO

UNNE

TRABAJO FINAL INTEGRADOR

ALUMNO: ATILIO IGNACIO PRAUSE

**TEMA: DEPARTAMENTOS DE JUZGAMIENTO
ADMINISTRATIVO DE INFRACIONES DE TRÁNSITO DE LA
PROVINCIA DEL CHACO.**

ÍNDICE

Introducción.....	3
CREACION:	4
COMPETENCIA:	4
DEPENDENCIA:	4
RESPONSABILIDAD PRIMARIA: Dto.2584.....	5
DECRETO 146/11.....	5
ANÁLISIS DEL ANEXO L DECRETO N° 146 . REGLAMENTO GENERAL PARA LA COMPROBACIÓN Y JUZGAMIENTO DE INFRACCIONES AL TRÁNSITO. LEY PROVINCIAL N° 4488.....	6
ACTO ADMINISTRATIVO E INSTRUMENTO PÚBLICO.....	9
LA VORACIDAD RECAUDATORIA DE LA ADMINISTRACIÓN.....	15
DE LAS SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO:.....	29
LEY 4488 RÉGIMEN DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE LA PROVINCIA DEL CHACO.....	31
COMPETENCIA:	32
AUTORIDADES DE APLICACIÓN Y COMPROBACIÓN DE LAS NORMAS.....	34
PROCEDIMIENTO: PRINCIPIOS BASICOS.....	35
DISPOSICIONES DE INTERÉS.....	42
POLICIA CAMINERA:.....	44
LEY NRO.6603 – Creación de la Policía Caminera.....	45
PRESCRIPCION DE LAS MULTAS.....	46
CONCLUSION.....	49
PROPUESTA	50

DEPARTAMENTOS DE JUZGAMIENTO ADMINISTRATIVO DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO DE LA PROVINCIA DEL CHACO

Introducción.

El presente trabajo tiene por objeto desarrollar lo referido a la creación, organización, competencia, sanciones y fines del “Departamentos de Juzgamiento Administrativo de Infracciones de Tránsito de la Provincia del Chaco”, creado por ley 6662, Sancionada: 20/10/2010; Promulgada: 10/11/2010; Publicada: 10/11/2010 en el Boletín Oficial N°9138 de la Provincia, haciendo referencia también a las leyes y normas que en algún grado se relacionan con la función del Departamento a fin de ordenar el entramado normativo y la desinformación actual no solo de los profesionales del derecho sino también ciudadana en general en cuanto al funcionamiento y competencia del mencionado organismo en la Provincia del Chaco.

La elección de este tema surge porque nos encontramos en un caos en todo el territorio Argentino con respecto al tránsito, tanto en rutas como en las mismas ciudades hoy nos encontramos absolutamente colapsados de vehículos y de allí la enorme cantidad de muertes y accidentes graves que vemos diariamente en las noticias, tal es así que al igual que mi provincia muchas otras ya han declarado el Estado de emergencia en materia de seguridad vial (en el Chaco fue declarada por Decreto (PEP) 134/12. Del 31/1/2012. B.O.: 5/3/2012).

Así es que a la par, se crea este Departamento de Juzgamiento Administrativo de Infracciones de Tránsito, dependiente del Ministerio de Gobierno, Justicia Seguridad y Trabajo competente en competencia en el juzgamiento de infracciones a las normas de tránsito, por faltas cometidas en rutas, caminos, autopistas, semi-autopistas o autovías provinciales o nacionales en el territorio de la provincia, cualquiera fuere su jurisdicción, y que los encargados de controlar el tránsito entran en conflicto permanente en rutas nacionales con Gendarmería Nacional y con los inspectores municipales de cada ciudad.

Así a dos años de la creación del Organismo que sería responsable de salvar milagrosamente a los ciudadanos chaqueños de la emergencia vial declarada, no solo seguimos en las mismas condiciones que antes sino que las lesiones y muertes causadas por accidentes de tránsito

en la provincia han aumentado¹, quedando al descubierto que la creación del Organismo ha superado las mejores expectativas recaudatorias del fisco, pero no ha logrado avanzar en cuanto a su objeto de creación, la seguridad vial.

No hay que pasar por alto en ningún momento que el objeto y la competencia del departamento coinciden exactamente con la de otros organismos municipales y nacionales por lo que con este trabajo quiero organizar las leyes y reglamentos que rigen la actividad del Departamento y demostrar que la creación del mismo tiene por objeto real aumentar la voracidad recaudatoria de la administración y la presión contributiva sobre sus ciudadanos quienes ante la falta de conocimientos y la desinformación legal producida por el estado se ven obligados a abonar las cuantiosas multas sin tener posibilidad a defenderse de la administración.

CREACION:

El “Departamentos de Juzgamiento Administrativo de Infracciones de Tránsito de la Provincia del Chaco”, es creado por ley provincial n° 6662, Sancionada: 20/10/2010; Promulgada: 10/11/2010; Publicada: 10/11/2010 en el Boletín Oficial N°9138 de la Provincia, bajo el gobierno del Cto. Jorge Capitanich.

COMPETENCIA:

El Departamento tendrá competencia en el juzgamiento de infracciones a las normas de tránsito, por faltas cometidas en rutas, caminos, autopistas, semi-autopistas o autovías provinciales o nacionales en el territorio de la Provincia, cualquiera fuere su jurisdicción.

DEPENDENCIA:

Dependerá directamente del Poder Ejecutivo Provincial y el control legal y financiero del procedimiento administrativo, estará a cargo de la Subsecretaría de Justicia y Seguridad de la Provincia dependiente a su vez del Ministerio de Gobierno, Justicia, Seguridad y Trabajo.

¹ Estadística extraída de la página web <http://www.luchemos.org.ar>. Chaco: Muertes 2010: 228; 2011: 245; 2012: 270.

Asimismo los fondos recaudados en concepto de multas y/o convenios con Organismos de otra Jurisdicción por infracción a la ley de Tránsito y Seguridad Vial, serán destinados en su totalidad al sostenimiento del sistema de Seguridad Pública Provincial. Prioritariamente para el fortalecimiento del sistema de Seguridad Vial de la Provincia, destinándose los mismos a la adquisición y reparación de bienes, vehículos y equipamientos informáticos. Y se solventarán los gastos que produzca el funcionamiento del RePAT, la compra de materiales y funcionamiento de la Oficina de Tránsito y Seguridad Vial de la Jefatura de Policía, la Oficina de Gestión y Ejecución del Sistema Vial y la realización de cursos de capacitación y perfeccionamiento u otros programas necesarios y/o acciones destinadas al logro del objetivo primordial.

RESPONSABILIDAD PRIMARIA: Dto.2584²

Juzgar en sede administrativa, las infracciones al Régimen de Tránsito y Seguridad Vial que se cometan en rutas, caminos, autopistas, semi-autopistas, autovías provinciales o nacionales en el territorio de la Provincia.

Deberá controlar y dar tratamiento administrativo a las actas de infracciones recibidas del personal policial confeccionadas por infracciones cometidas en rutas, caminos, autopistas, semi-autopistas, autovías provinciales o nacionales en el territorio de la Provincia. Gestionando en sus distintas modalidades el cobro de las multas por infracciones recibidas en el departamento, evaluando y resolviendo las pruebas de los descargos presentados por el presunto infractor, resolviendo los recursos de revocatoria interpuestos y dictar sentencias bajo su competencia como también las declaraciones de rebeldía cuando así correspondiera.

DECRETO 146/11³

Que por Ley N° 6662 se dispuso la creación y competencia de los Departamentos de Juzgamiento Administrativo de infracciones al tránsito en el ámbito de la Policía Provincial, con dependencia del Ministerio de Gobierno, Justicia, Seguridad y Trabajo y que por esta vía se reglamenta, los requisitos, mecanismos, competencia, procedimiento e implementación de los Departamentos de Juzgamiento

² Decreto 2585 del año 2010, dictado el 20/12/10, publicado el 24/1/11 en el Boletín Oficial N° 9164 de la Provincia del Chaco.

³ Decreto 146/11 Dictado el 8/2/11, Publicado el 21/2/11 en el Boletín Oficial n° 9176 por el cual se reglamenta la ley n° 6662 y modifica anexo i y ii del decreto 1460/99.

Administrativo, con ajuste a las pautas y principios básicos previstos en la Ley N° 4488, según las modificaciones introducidas por la Ley N° 6663. Regulando su actuación a través de un reglamento general del procedimiento, como asimismo aprobar el nuevo formulario o modelo de acta única de infracción, definiendo los mecanismos y, seguimiento administrativo o del pago voluntario de multas, y demás aspectos reglamentarios de la aludida normativa

Análisis del Anexo I Decreto N° 146

Reglamento general para la comprobación y juzgamiento de infracciones al tránsito. Ley Provincial N° 4488

Que una vez detectada la infracción a las reglas de tránsito, la autoridad de comprobación (Policía Caminera⁴) labrará por triplicado un acta por cada infracción constatada, y procederá a su inmediata notificación al conductor, si estuviere presente, la que quedará registrada por su firma y aclaración en dicha acta, entregándole copia y haciéndole saber que cuenta con la opción del beneficio de pago voluntario, debiendo remitir el original dentro de las cuarenta y ocho (48) horas al Departamento de Juzgamiento Administrativo competente.

Si el acta fuera confeccionada en ausencia del supuesto infractor, y no se hubiera logrado su entrega y recepción en el acto de la verificación y labramiento de aquél, el Departamento de Juzgamiento Administrativo procederá a notificar su contenido, adjuntando copia.

Se tendrá por domicilio constituido el denunciado en el acta de comprobación. Si el infractor no denunciare domicilio alguno, o se desconociese el mismo se tendrá por constituido el de la licencia de conducir o el que surja del Registro Nacional de Propiedad del Automotor; siendo válida la notificación en cualquiera de ellos indistintamente.

El acta de infracción fechada y firmada por la autoridad de comprobación, con o sin la firma de presunto infractor, servirá como instrumento de acusación y prueba de cargo; salvo prueba en contrario, se presumirá que el contenido del acta es exacto, en todas sus partes,

⁴ Ley Nro.6603 ARTÍCULO 1º: Créase en el ámbito de la Policía de la Provincia del Chaco, con carácter de Dirección General, la Policía Caminera, como autoridad de comprobación y aplicación de las normas del régimen de tránsito y seguridad vial, establecidas en el artículo 3º, inciso a) de la ley 4488.

pudiendo considerarse por el juez administrativo como suficiente prueba de la culpabilidad o de la responsabilidad del infractor.

Así reza el art. 3 del anexo, y aquí debemos hacer un alto en la parte que sostiene “salvo prueba en contrario”, ya que el reglamento mismo no hace referencia a cuales pruebas son admitidas para defender la inocencia del ciudadano (no nos olvidemos del principio de inocencia derivado del derecho penal), debemos presumir que son aceptadas todas las contempladas en el Código de Procedimiento Civil y Comercial, tales como las documentales, informes, confesión, testimonial, pericial, científicas, de reconocimiento judicial.

En la prueba se averigua lo desconocido, se verifica lo conocido y previamente afirmado; y la prueba versa sobre las afirmaciones de las partes, es decir, sobre datos que éstas poseen, que antes fueron indagados. La prueba no consiste, luego en investigar, en buscar un dato ignorado sino en acreditar que aquello que se conoce y se afirma corresponde a la realidad.

El derecho a la prueba, por inherente a la garantía del debido proceso, puede ser ejercido en cualquier tipo de proceso y/o procedimiento⁵.

Y aquí entramos en la gran pregunta de ¿Sobre quien recae la carga probatoria?; ¿La administración o el ciudadano?

Y siguiendo la teoría de Rosemberg decimos que la responsabilidad probatoria no depende sino de la situación en que cada parte se coloca dentro del proceso para obtener una determinada consecuencia jurídica. Así el demandado debe probar los presupuestos de la norma gracias a la cual trata de conseguir el rechazo de la demanda, mientras que si ése niega pura y simplemente los hechos que sirven de fundamento a la demanda, no tiene la carga de producir prueba alguna, ésta incumbe al actor (la administración en el caso de marras), por cuanto se trata de los presupuestos de hecho de la norma que sirven de sustento a su pretensión.

En consiguiente y habiendo delimitado los tipos de pruebas que acepta este procedimiento, debemos recordar que pensar que las actuaciones administrativas puedan ser instrumentos públicos nunca puede llevar a otorgarles mayor valor de verdad, ni plena fe que a las actuaciones judiciales en iguales circunstancias; por lo tanto, no obliga

⁵ Gladis E. de Midón – Marcelo S. Midón. Manual de Derecho Procesal Civil. Buenos Aires. 2008 LA LEY. Pag. 208

estas últimas, a los jueces superiores sobre las afirmaciones, las constataciones, los criterios ni las decisiones del juez de que se trate, tampoco puede pretenderse que las actuaciones administrativas obliguen con tal alcance a jueces ni demás administradores.

ACTO ADMINISTRATIVO E INSTRUMENTO PÚBLICO

Nada puede variar cuando en lugar de tratarse de un acto jurídico de derecho privado, se trata de un acto administrativo. En este caso, su documentación a través de un instrumento público no hace sino a un aspecto probatorio: Es la prueba fehaciente de que el acto es auténtico⁶ que realmente fue dictado, que lo fue efectivamente en la fecha y lugar que indica, que la firma es verdadera y ha sido puesta por la persona de que se trata. Es que la presunción de legitimidad del acto administrativo en nada puede asimilarse al valor probatorio del instrumento que lo documenta. Esto es así tanto si el acto administrativo consta en un instrumento público levantado por un escribano público, o sea, una escritura pública, como si consta en un documento público levantado por un funcionario público, de acuerdo al inc. 2° del art. 979 del Código Civil. Como dice Bielsa: “Se trata siempre [...] de un genus [...] él comprende también a las escrituras públicas;” “El instrumento público es una «especie» de documento público;” “La escritura pública, a su vez, es una especie de instrumento público [...] pues además de fehaciente y auténtica debe ser acto de notario público pasado en su protocolo.”⁷

Si lo más, que es la autenticación del acto administrativo por escritura pública, no constituye otra cosa que una prueba instrumental de la verdad de su existencia, seguramente que lo menos, o sea su autenticación por documento administrativo, no podrá tener efecto superior. Como mucho, la autenticación del acto administrativo tendría el efecto de probar también, como la escritura pública, que el acto realmente se dictó, que fue otorgado en la fecha y lugar que expresa y por el funcionario que señala, quien además lo firmó. Pero nada más, como ninguna otra cosa certificaría su autenticación por escritura pública.

⁶ Brewer Carías, Allan R., Las instituciones fundamentales del derecho administrativo y la jurisprudencia venezolana, Caracas, UCV, 1964, p.131, nota.

⁷ Bielsa, Rafael, "Instrumento público emanado de funcionario de un órgano del Estado" en "Jurisprudencia Argentina" 1949-II-3.," pp. 5-6

Nos enseña Gordillo⁸ que “Algunos autores han confundido el aspecto probatorio de la autenticidad del acto, cualidad ésta que confiere el ser instrumento público, con el acto mismo cuya autenticidad se certifica y han pensado que el carácter de instrumento público implicaba también la verdad y la legitimidad del contenido mismo del acto.⁹ Punto de partida para la confusión pudo haber sido el art. 993 del Código Civil, cuando expresa que: “El instrumento público hace plena fe hasta que sea argüido de falso, por acción civil o criminal, de la existencia material de los hechos, que el oficial público hubiese anunciado como cumplidos por él mismo, o que han pasado en su presencia.”

En esto se debe prestar atención: La plena fe a que el art. hace referencia, de los hechos que el oficial ha cumplido o ha presenciado, se refiere a la instrumentalidad de un acto jurídico; no a los hechos que puedan haber servido de base al acto jurídico. Estos deben probarse y si la administración no lo hace, su aseveración resulta arbitraria.

Ha dicho así la CSJN que estando “la afirmación respectiva privada de respaldo en pruebas obrantes en la causa,” “no pasaba de ser una mera declaración insuficiente para acordar legitimidad al acto administrativo.”¹⁰

El funcionario público que dicta un acto administrativo actúa entonces en una doble faz: Como órgano emisor del acto y como órgano de la fe pública que certifica que el acto ha sido verdaderamente dictado por él en esa fecha y lugar.¹¹

Y es claro a nuestro entender que la fe pública del instrumento público se refiere al dictado del acto por él, no al contenido del acto ni a los hechos o circunstancias que él tuvo en cuenta para dictarlo. Comparemos con un ejemplo del derecho civil. Si yo acudo a un notario y declaro que revoco una donación, por causa de ingratitud, el escribano certificará que hice esta manifestación, pero no que la causa

⁸ Agustín Gordillo. Tratado de Derecho Administrativo. Tomo 3: El acto administrativo. 10ª ed., Buenos Aires, F.D.A., 2009 Cap VII pag. 5

⁹ Spota, alBerto g., “Carácter de instrumentos públicos de las actuaciones administrativas,” JA, 1955-I, 119, anotando un fallo que sienta la tesis opuesta; “Naturaleza jurídica de las cuentas de afirmados extraídas de los libros municipales,” JA, 55: 499; su ponencia en Instituto Argentino de Estudios Legislativos, Proyecto de Reforma del Código Civil, libro I, Buenos Aires, 1940, p. 278; rebatida por La Faille y rechazada en la votación, p. 279.

¹⁰ CSJN, Cabrera, Fallos, 305: 1937, año 1983, cons. 6°. En algunos casos y en función de normas especiales como las aduaneras, puede ocurrir que las pruebas admisibles para desvirtuar la aseveración del oficial público estén predeterminadas: CNFed. CA, Sala II, Fernández Vega, ED, 92: 839, año 1980, cons. 3°. Resulta de ello que el instrumento público no da fe, en el caso, sino que es una prueba susceptible de ser controvertida con otras. Es lo que hacen los conductores de automóviles cuando consideran que el acta fotográfica de una infracción de tránsito o estacionamiento no refleja adecuadamente los hechos: sacan otras, obtienen testimonios, piden inspección ocular o reconocimiento judicial, etc.

¹¹ Conf. Dromi, José R., “Presunción de legitimidad,” en Diez, Manuel María y otros, Acto y procedimiento administrativo, Buenos Aires, Plus Ultra, 1975, p. 83.

haya existido. El donatario no tiene que redargüir de falsedad la escritura pública si considera que no hubo causal de ingratitud, pues a ese respecto la escritura no hace plena fe: Es el contenido del acto, no su celebración y por tanto nada tiene que ver con ello el art. 993 del Código Civil¹².

Exactamente igual es la situación en el caso del acto administrativo: La instrumentalidad pública tan sólo certifica su celebración, su firma, su fecha, etc., pero no certifica —ni puede certificar con el alcance del art. 993— su contenido, sus motivos de hecho o de derecho, ni su validez. En igual sentido expresa Ortiz¹³ que “mientras el Notario se expide como tal y para dar valor de plena prueba al documento que extiende, el servidor público actúa con otro fin y como autor del acto en calidad de parte, no como tercero encargado de función documental. Esto significa que mientras el Notario es creíble —y para eso se tituló como tal— en cuanto a todo lo que dice haber pasado en su presencia o hecho él mismo, el servidor público no lo es y lo único que su palabra puede probar fue que la dijo, no la existencia de los hechos que narra. Luego, el acto administrativo escrito es plena prueba de su autenticidad en cuanto a fecha, firmas, otorgamiento, pero no de su contenido, ni de los hechos afirmados en su texto por los funcionarios, incluso si son relatados como de su directa visión.”¹⁴

Concluye en igual sentido Hutchinson que “La mayoría de la doctrina administrativa no está de acuerdo en que la mera presencia de un funcionario en ejercicio de su autoridad, presuponga la creación de los instrumentos públicos”¹⁵ y que “El agente administrativo no es un oficial público y menos aún un notario público;” “Las actuaciones administrativas de cualquier clase que fueren, mientras no sean notariales, son pruebas escritas que pueden ser destruidas con cualquier clase de medio probatorio.”¹⁶

De este modo se prueba que la administración a pesar de la inmensa cantidad de actas de infracciones de tránsito que realiza diariamente, ninguna o muy pocas puede probar como verdaderas. En otros países y provincias las actas de infracciones, (ej. Por mal

¹² En sentido similar Alsina, Hugo, Tratado teórico práctico de derecho procesal civil y comercial, t. III, Buenos Aires, 1958.

¹³ Ortiz, Eduardo, Los privilegios de la Administración Pública, San José, 1973, pp. 92-3.

¹⁴ Ortiz, op. cit., p. 102.

¹⁵ Hutchinson, “La documentación electrónica...,” op. cit., pp. 944-5; conf. Comadira, Julio Rodolfo, Derecho Administrativo, Buenos Aires, Lexis Nexis, 2003, 2ª ed., cap. I, § 18, pp. 27-8.

¹⁶ Hutchinson, “La documentación electrónica...,” op. loc. cit.; Mairal, Control..., t. II, op. cit., p. 706, § 400, aclara que “no se les extiende la presunción de legitimidad” a “los hechos a los cuales el acto se refiere o invoca;” y lo funda, op. cit., p. 707: “ello porque no es posible que mediante el simple dictado de un acto la Administración quede liberada de la obligación de probar los hechos cuya existencia es condición de su validez.”

estacionamiento) se realizan siempre acompañadas de una foto. Medio que sirve como prueba del acto y que puede ser apreciable en juicio.

Nunca he visto en la ciudad donde vivo, Resistencia-Chaco algún miembro de la fuerza de la Policía Caminera con medios por los cuales puedan probar los hechos que puedan haber servido de base al acto jurídico (confección del acta de infracción). A pesar que para la mayoría de los casos una simple fotografía serviría de prueba suficiente, aunque como toda prueba puede ser impugnada de falsa. Recordemos que por ejemplo los radares deben estar homologados por la Secretaría de Comercio Interior de la Nación, al igual que los alcoholímetros, e instrumentos de medición.

Ahora avocándonos al supuesto de que el ciudadano haya sido compelido a firmar el acto deberá sostenerse el mismo criterio siendo aplicable también en situaciones en que el particular aparezca consintiendo expresamente la ejecución del acto, p. ej. en los casos en que se le hace firmar (so pena de no cumplirse el acto si así no lo hace) con expresiones tales como “Recibí conforme,” etc. Se trata generalmente de actos que reconocen un derecho al individuo, pero lo hacen en forma incompleta: Una orden de pago, sea en la función pública o con respecto a cualquier otro contrato administrativo, es un ejemplo clásico de ello; otro ejemplo conocido es el de la entrega por los funcionarios municipales o policiales de los vehículos retirados de la vía pública:

El vehículo no suele ser entregado si el propietario no firma una declaración de que lo recibe en buen estado.

En todas estas hipótesis nos parece claro que la firma y el posible asentimiento al acto, no lo transforma en bilateral, por lo que se mantiene la situación anterior. Es un acto administrativo unilateral, a cuya ejecución asiente o no el interesado, pero sin ser parte en la emisión del instrumento público. No se puede ignorar, en efecto, que muchas veces no existe libertad para proceder de otro modo que firmando el acto¹⁷.

Por último y cerrando este capítulo desde el punto de vista penal, si se reconociera carácter de instrumento público a todo acto administrativo en cuanto a su contenido, ello implicaría probablemente una pesada carga sobre los funcionarios o empleados públicos, que estarían en constante riesgo de incurrir en el delito de falsedad ideológica, tipificado por el Código Penal como “el que insertare o hiciere insertar en

¹⁷ CNApel. Civ. y Com., Sala 2, Bauen S.A.C.I.C. c/ Banco Nacional de Desarrollo s/ cumplimiento operación crediticia, 3-IV-97, causa nº 8641/IV: “para evitar las penalidades no le quedaba otro camino que someterse, sí o sí, a las exigencias del BANADE,” cons. XXII, 5º párrafo.

un instrumento público declaraciones falsas concernientes a un hecho que el documento debe probar, de modo que pueda esultar perjuicio.” Con este criterio, sería criminalmente punible todo funcionario que dictara actos basados en pruebas inexistentes o que invocara hechos que no son ciertos, etc., lo que sería demasiado severo. La solución, entonces, es caracterizar al instrumento público (emanado de un funcionario administrativo) como tal, sólo en cuanto se refiere a la autenticidad (fecha, firma, lugar, etc.) del acto, no en cuanto a su contenido.

Siguiendo con nuestro análisis del Anexo llegamos al Artículo 4º: *La notificación del acta de infracción, con entrega o adjunción de su copia, conlleva el emplazamiento formal y fehaciente para que el presunto infractor comparezca ante el Departamento de Juzgamiento Administrativo competente dentro de los treinta (30) días corridos subsiguientes, a fin de formular descargo y ofrecer las pruebas que hagan a su derecho por ante el Departamento de Juzgamiento Administrativo, bajo apercibimiento de ser declarado rebelde y dictarse resolución con las constancias obrantes en la causa.*

Otorga el plazo de 30 días corridos subsiguientes al acto para que el ciudadano se presente en la sede del Departamento y presente su descargo y pruebas para poder ser eximido de la infracción. No nos olvidemos que en esta etapa del procedimiento nos encontramos siempre en sede administrativa y no judicial. Y que difícilmente la administración reconozca su error, librándonos del pago de la llamada “multa” tan codiciada por ésta última.

LA VORACIDAD RECAUDATORIA DE LA ADMINISTRACIÓN.

El artículo 5º expresa: *Dentro del plazo antes indicado, el infractor podrá efectuar el reconocimiento de la infracción con beneficio de pago voluntario, cuyo primer vencimiento operará a los quince (15) días corridos de notificada el acta de infracción, y tendrá una reducción del cincuenta por ciento (50%) del valor mínimo de multa prevista en la norma infringida, e idéntica disminución porcentual en la quita de puntos.*

El segundo y último vencimiento para el pago voluntario, quedará fijado transcurridos quince (15) días corridos luego de operado el primero, y sólo beneficiará al infractor con el valor o monto mínimo de multa, que deberá abonarse íntegramente, sin reducción alguna.

El Juez Administrativo verificará la oportunidad e integridad del

pago voluntario, y en su caso, tendrá por satisfecha la multa con los efectos legalmente previsto (sanción firme) dictando la providencias necesarias para efectuar las anotaciones y comunicaciones pertinentes.

Este artículo plasma la verdadera intención de la administración, que lejos de instruir al ciudadano para que no vuelva a cometer infracciones que puedan poner en riesgo su vida y la de terceros o como mínimo entorpezcan el ya colapsado tránsito de la ciudad busca solo recaudar. Nótese que el supuesto infractor en realidad tiene dos opciones, admitir su culpabilidad y abonar la mitad de la multa dentro de los primeros 15 días de confeccionada el acta o enfrentarse al sistema, debiendo designar un abogado para su representación y que por el monto de la mayoría de las multas demandaría el mismo costo de dinero, pero con un resultado incierto.

Es claro que el ciudadano promedio abonaría una multa de \$1000 que con el descuento del %50 quedaría en \$500 aún a sabiendas de que no ha cometido ninguna infracción o desconociendo cual ha sido ésta.

El derecho no se puede abstraer de las circunstancias particulares de la población y en el norte argentino abundan dos cosas, la pobreza y la ignorancia. En la ciudad de Resistencia se calcula un parque automotor de 200.000 automóviles y 250.000 motos¹⁸ de una población total de 359.590 habitantes¹⁹ en el 2001. Eso significa que estimadamente a la fecha existe más de un vehículo motorizado por cada persona y que con la política del gobierno se han extendido para que cualquier persona que pueda ahorra 10 pesos por día pueda comprarse un motovehículo. Y considerando la tasa de analfabetismo de la provincia que es de un 8%²⁰ (una de las más altas del país) es claro que el pago de la multa está más motivado a la recaudación que a la educación vial de los ciudadanos.

Continua el Artículo 6º: *En caso de incomparecencia del infractor, y expirados los plazos de pago voluntario sin haberse efectivizado la multa, el Juez Administrativo declarará por simple providencia la rebeldía del inculpado, pudiendo dictar de inmediato la resolución sancionatoria, la que al mismo tiempo ordenará las anotaciones registrales demás comunicaciones pertinentes.*

¹⁸ Fuente extraída del "Diario Norte". Edición del día 21/2/13. Pag. 8

¹⁹ Fuente http://es.wikipedia.org/wiki/Ciudad_de_Resistencia

²⁰ <http://www.indec.com.ar/indec.gov.ar.htm>

Si se hubiere presentado descargo, una vez producida las pruebas necesarias y contundentes, el Juez Administrativo resolverá dentro de los diez (10) días hábiles administrativos, conforme a la sana crítica racional.

En ambos casos, se requerirá informes al Re.P.A.T. sobre los antecedentes del presunto infractor, sin perjuicio de las medidas que para mejor proveer pudieren ordenarse por el Juez Administrativo.

Artículo 7º: La resolución sancionatoria, debidamente notificada y firme, constituye título suficiente para perseguir el cobro ejecutivo de la multa, en la forma y modo determinados en el Código de Procedimientos Civil y Comercial (juicio de apremio), sin perjuicio de su anotación en el Registro Único de Infractores al Tránsito y la reducción de puntos de la licencia habilitante para conducir.

La notificación de la condena será acompañada del cupón o boleta de pago de la multa aplicada, según los montos y plazo de pago que al mismo tiempo se especificará, el que nunca será inferior a los diez (10) días hábiles.

Con respecto a este artículo y la ejecutoriedad del acto administrativo, que en el caso sería una resolución sancionatoria de la administración el maestro Gordillo²¹ nos enseña que:

Los actos administrativos-instrumentos públicos no tienen fuerza ejecutiva en sede judicial. Se sigue de lo anterior, como ya lo indicó Lafaille “que constituyen dos problemas distintos, el carácter público de un instrumento y su fuerza ejecutiva”²² por lo que de la posible naturaleza de instrumento público del documento que constata el dictado de un acto administrativo no surge en absoluto que el mismo tenga fuerza ejecutiva, para que en el ámbito judicial pueda la administración demandar su cumplimiento por juicio ejecutivo en lugar de juicio ordinario. Así lo ha entendido también la jurisprudencia, que a pesar de haber reconocido a las actuaciones administrativas, en algunos casos, el carácter de instrumentos públicos,²³ en cambio frecuentemente ha negado, correctamente, la procedencia de la vía ejecutiva para la ejecución de las

²¹ Agustín Gordillo. Tratado de Derecho Administrativo. Tomo 3: El acto administrativo. 10ª ed., Buenos Aires, F.D.A., 2009 Cap VII pag. 11

²² Lafaille, opinión vertida como miembro del Instituto Argentino de Estudios Legislativos, en el libro Proyecto de Reforma del Código Civil, Libro I, Buenos Aires, 1940, p. 279.

²³ CSJn, Fallos, 138: 348, Spósito, año 1922; 139: 373, Zaburlín, 1923 y otros; CNFed., Sala CA, Paz, año 1991, LL, 105: 492.

disposiciones en ellas contenidas.²⁴ En igual sentido se ha manifestado la Procuración del Tesoro de la Nación en las últimas décadas,²⁵ aunque antiguamente había expresado una opinión más terminante, similar a la que acabamos de criticar; ²⁶la evolución jurisprudencial es análoga.²⁷ Señalando la distinción ha dicho también la Corte Suprema: “Que si bien el decreto de fs. [...] es uno de los instrumentos públicos que enumera el art. 979 del Código Civil, lo es en cuanto a sus antecedentes de autenticidad como documento público, pero no tiene el alcance de autorizar la vía ejecutiva.”²⁸

Desde el punto de vista jurisprudencial en fecha 14 de junio de 2011 la Corte Suprema de Justicia de la Provincia de Santa Fe, en autos "Comuna de Sanford c/ Marasca Arturo L.s/ apremio - reconstrucción" , en voto dividido, declaró la inconstitucionalidad del juicio de apremio tendiente a cobrar cuarenta y cinco multas por exceso de velocidad, en base a que no hubo inspectores presentes en el momento de la contravención, individualizando al conductor, requiriéndole su carnet habilitante y entregándole el acta de infracción.

Por cuanto en una presentación correcta ante la justicia debiéramos también replantear en ella la procedencia o no del juicio ejecutivo para el cobro de la multa impuesta.

Continúa el Artículo 8º: El monto de las "UF." (unidades fijas) para la aplicación y determinación del valor de las multas u otros trámites que pudieren arancelarse bajo dicha modalidad, será determinado por Resolución del Ministro de Gobierno, Justicia, Seguridad y Trabajo conforme a los parámetros legalmente fijados, por períodos trimestrales, salvo que el precio de nafta súper tomado referencialmente sufriere una variación o ajuste mayor al veinte por ciento 20%, en cuyo caso la actualización se hará tan pronto como se verifique este supuesto.

No sufrirán modificaciones y se tendrán como válidos para el pago voluntario, los montos notificados al infractor para el primer y segundo vencimiento, que se consignen en el acta de infracción.

²⁴ CSJn, Fallos, 127: 133, Estrella, año 1918; Fisco Nacional, año 1917, Fallos, 129: 212; Cámara Nacional Especial, Gobierno Nacional, año 1957, LL, 91: 410; CFApel de Paraná, Kranse, año 1958, JA, 1958-IV, 285; CFCap., JA, 28: 1000; Gurruchaga de Pessagno, año 1975, JA, 29: 123, en los que no sólo se negó que un decreto del Poder Ejecutivo fuera suficiente título ejecutivo, sino además que fuera instrumento público. También ha negado carácter de instrumento público a las actuaciones administrativas la Cámara Federal de la Capital, Renaud, año 1966, JA, 1967-I, 205. Existen casos, en cambio, en los que se autoriza la vía ejecutiva: Díaz Navarro, 1974, JA, 26: 470, nota 2.

²⁵ PTN, Dictámenes, 96: 508; 69: 154, en sentido similar.

²⁶ PTN, Dictámenes, 66: 154 y otros.

²⁷ D'argenlo, op. cit., p. 14.

²⁸ CSJN, Fallos, 127: 133, 135, Estrella, 1918

En caso que la autoridad de comprobación haya efectivizado retención de vehículos, el infractor deberá sufragar los gastos ocasionados por traslado y estadía del vehículo en depósito, cuyo pago y acreditación se requerirá a los efectos de la restitución.

El último párrafo de este artículo es un tema sumamente controvertido en la doctrina y que la jurisprudencia²⁹ ha comenzado a fallar en favor a la defensa de los derechos de los ciudadanos restringiendo los excesos de la administración, inclusive declarando inconstitucional la aplicación de algunos artículos que producen una derogación de facto de normas de procedimiento judicial, encontrándose teñida de un manto de manifiesta ilegalidad. El interrogante aquí se presenta en cuanto si resulta legalmente aceptable y constitucionalmente razonable exigir al infractor el pago total de la multa por las infracciones labradas, como condición del levantamiento de la medida de secuestro que pesa sobre su vehículo, y sin perjuicio de efectivizarse luego la entrega a quien acredite derecho suficiente y condiciones reglamentarias.

Nótese que se trata, en este supuesto, de una cosa caracterizada como bien de uso registrable, de valor, cuyo propietario -a su vez infractor- ha reclamado su entrega o restitución, independientemente de la condena impuesta, lo cual impone al órgano judicial verificar si han desaparecido los presupuestos que la justificaron. Esto es, la causal por la cual se secuestró el vehículo. Simepre teniendo presente el derecho a la inviolabilidad de la propiedad, de la que -se reitera- no puede nadie ser privado sin sentencia fundada en ley y cuya facultad es exclusiva del Poder Judicial.

La incautación del vehículo debe disponerse cuando el conductor no está en condiciones de seguir manejando y no hay otra persona hábil para suplantarlo y condicionar el secuestro de un automóvil al pago de la multa es excesivo, desproporcionado y, por lo tanto, irrazonable, arbitrario e ilegítimo. Una cuestión es la multa y otra el secuestro y que, el condicionar la entrega del vehículo al pago de la multa, la Municipalidad está convirtiendo una medida cautelar (el secuestro) en una sanción, y ese no es el propósito de la Ley de Tránsito". Sin olvidarnos que frente a una falta se estaría sancionando dos veces a la persona: en principio con la multa y luego con la privación del uso del vehículo, que es inconstitucional", violando así también el principio non bis in ídem "Nadie

²⁹ Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Mar del Plata fallo: Orgambide Jorge Alfredo c/ Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires y otros s/ amparo" 10-mar-2006; Cámara de Apelaciones en lo Contravencional y de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires Kim In Jung s/ infracción art. 74 CC Apelación 12-nov-2004.

podrá ser penado más de una vez por el mismo acto”

Habiéndome exployado sobre el tema del secuestro del rodado como extorsión para que el ciudadano abone la multa a la administración, me siento obligado a recordar todos los principios constitucionales que son claramente violentados con esta acción.

De la Constitución Nacional: El derecho a la propiedad inviolable, de la que solamente puede ser privado el ciudadano por sentencia fundada en ley (Artículo 17); de la obligación de las provincias a conformarse a la Constitución Nacional como ley suprema (Artículo 31); de la atribución del Poder Judicial de conocer y decidir todas las causas que versen sobre puntos regidos por la Constitución y las leyes de la Nación (Artículo 116).

De los Tratados Internacionales: (Artículo 75.22 Const. Nacional): De la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre (Bogotá, Colombia, 1948), Artículo XVIII (derecho a un procedimiento judicial sencillo y breve contra actos de la autoridad que violen sus derechos constitucionales). De la Declaración Universal de los Derechos Humanos (Res. 217 A (III) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, del 10/12/48), Artículo 8 (derecho a un recurso efectivo ante la justicia), Artículo 17 (derecho a la propiedad). De la Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José de Costa Rica, celebrado en ésta, el 22/11/69; Ley N° 23054), el Artículo 1 (los estados se comprometen a respetar los derechos reconocidos), el Artículo 8 (derecho a las garantías judiciales), Artículo 21 (derecho a la propiedad privada) y Artículo 25 (derecho a la protección judicial). Del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Nueva York, 19/12/66; Ley N° 23313), el Artículo 2 (compromiso de los estados para lograr la plena efectividad de los derechos reconocidos), Artículo 3 (pleno goce de los derechos). Del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (ídem anterior), el Artículo 2 (compromiso de los estados), Artículo 3 (igualdad en el goce de los derechos), y Artículo 24.1 (derecho a la protección por parte del estado).

Como vemos son innumerables la cantidad de artículos, disposiciones, leyes, tratados de jerarquía constitucional que este artículo flagrantemente viola y que el secuestro del vehículo no es otra cosa que un instrumento de presión para obligar al deudor a buscar una solución que lo libere (refinanciaciones, moratorias, pago contado con descuento?).

Cabe destacar también que el sustento principal de la

norma parece ser exclusivamente la voluntad del administrador, por cuanto el procedimiento judicial para el resguardo del dinero adeudado por contribuyentes y responsables es rápido y sencillo, jamás ha sido cuestionado y está atribuido en forma exclusiva al Poder Judicial; por los mismos motivos, el respaldo normativo de la norma en crisis es tan solo aparente, y al provocar una flagrante violación de derechos constitucionales y una derogación de facto de normas de procedimiento judicial, ella se encuentra teñida de un manto de manifiesta ilegalidad.

Retomando el análisis del reglamento continua el artículo 8°: *En cualquier etapa del procedimiento administrativo, el infractor o responsable podrá presentarse ante el Departamento de Juzgamiento Administrativo y petitionar el abono fraccionado o en cuotas de la multa. El Juez Administrativo evaluará la petición formulada, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las personales y económicas del solicitante, para el otorgamiento y establecerá fundadamente el número de cuotas para el pago de la multa establecida.*

No cabe más que insistir, en que la voracidad recaudatoria de la administración no respeta límites, permitiendo al ciudadano –no lo considero infractor hasta que eso no se pruebe- un sin número de posibilidades para lograr que éste abone la multa impuesta, concretando así el único fin dispuesto y encubierto por la administración, AUMENTAR SU RECAUDACIÓN.

Continúa el artículo 9°: *Las personas jurídicas o físicas podrán ser sancionadas por las infracciones que cometieren en su nombre, amparo, interés o con su autorización, sin perjuicio de la responsabilidad personal que a estos le pudiere corresponder, cuando el autor material de la infracción de tránsito no fuere identificado, se inculpará la misma, citándose a juicio, al titular dominial del vehículo, quien responderá por la falta excepto que acredite la denuncia de venta, o cesión de la tenencia o custodia.*

En consecuencia, el primer nivel de responsabilidad que puede advertirse es la directa o personal, derivada de los hechos propios e imputables a título de dolo o de culpa.

De acuerdo a lo dispuesto por esta norma, surgen dos supuestos más que amplían el ámbito personal pasible de sanción frente a las infracciones de tránsito:

- a) responsabilidad objetiva, cuando cometida la infracción,

no es posible identificar al conductor

b) responsabilidad indirecta o refleja de quien tiene el deber legal de responder por el conductor del vehículo

Ahora bien, los alcances de estas previsiones legales, deben ser cuidadosamente analizados, teniendo en cuenta que el régimen de faltas tiene una naturaleza sancionatoria.

Se analizarán seguidamente los supuestos de responsabilidad reseñados precisando las circunstancias que deben darse para su procedencia y los alcances de cada uno de ellos.

a) Responsabilidad directa y subjetiva: Conductor identificado

Individualizado el autor material de la infracción, la posibilidad de un reproche debe ser analizada bajo las reglas propias de la responsabilidad subjetiva.

Si el conductor resulta identificado, podrá aportar elementos probatorios en orden a desvirtuar no sólo la existencia material del hecho y su autoría, sino también probar alguna causa de justificación que excluya la antijuridicidad de la conducta o, inclusive, demostrar la inexistencia de culpa en la cual fundar el reproche.

b) Responsabilidad indirecta o refleja: Deber legal de responder por el hecho de un tercero que resulta identificado como autor material de la infracción.

La responsabilidad por faltas procede también cuando el hecho sea atribuible a un tercero por el que exista el deber legal de responder.

De este modo, se presenta lo que la doctrina denomina responsabilidad indirecta, refleja o por el hecho ajeno, donde el factor de atribución prescinde de la autoría material.

En otro orden, el legitimado indirecto podrá probar que el vehículo ha sido empleado por un tercero respecto del cual no tenga el deber de responder (ej. en caso de hurto o robo del automotor), o mediado una utilización del rodado en contra de su voluntad (ej. empleado que toma el vehículo fuera del horario de trabajo y sin autorización del patrón) o, el cese de la guarda o custodia del menor al momento de ocurrir la infracción (ej. por emancipación o por la transferencia efectiva de la guarda

a un establecimiento escolar durante el horario de clases).

Antes de continuar, conviene aclarar que el responsable indirecto de las faltas de tránsito no será necesariamente y en todos los casos el titular registral del vehículo, pudiendo presentarse situaciones donde se haya delegado la guarda material del rodado, por ejemplo, en el caso de dejar el auto en el lavadero o la cochera.

c) Responsabilidad objetiva: Conductor que no es identificado:

A partir del control del tráfico vehicular mediante el sistema de multa fotográfica, se ha incrementado la cantidad de situaciones donde la comprobación de la presunta infracción es realizada sin identificar al conductor.

En tales casos o en los que la naturaleza de las maniobras tornen dificultoso la individualización de quien maneja, procedería la responsabilidad del titular registral de acuerdo a lo prescripto por el citado artículo.

El fundamento de esta solución reside en el propósito del legislador relativo a garantizar la observancia de los preceptos relativos al tráfico vehicular tomando como dato estadístico que, en la generalidad de los casos, es el titular del vehículo quien lo conduce o asume los riesgos de hacerlo conducir por otro, razón por la cual, y de no identificarse al autor material, será únicamente aquél quien deba responder por la falta.

Ahora bien, de acuerdo a la cautela que debe tenerse en la interpretación de esta norma sancionatoria, procurando que su aplicación no se torne extensiva o discrecional, deben formularse una serie de precisiones a esa regla objetiva de atribución, es decir, indicar en qué casos no procede la responsabilidad del titular registral pese a la no identificación del conductor.

De este modo, la responsabilidad objetiva procede únicamente cuando, por las circunstancias del hecho y el modo en que éste fue comprobado, no ha existido una razonable posibilidad de individualizar al autor material.

Por el contrario, extender el alcance de la figura para aquellos casos en que esa identificación no se hubiera hecho por una mala praxis del funcionario interviniente, justificaría el labrado de actas sin ningún tipo de control ni escrúpulos, incrementando irrazonablemente

los supuestos de punición en un marco de imputación objetiva que, de por sí, ya importa una grave restricción en el derecho de defensa del titular registral.

d) Alcances de la responsabilidad del titular registral:

Seguidamente se analizará si la atribución de responsabilidad que el régimen de faltas hace al titular registral, en los supuestos previstos por el primer apartado del art. 8 de la ley 451 y con las excepciones que recién se reseñaron, resulta ser una regla inmutable o si, por el contrario, existe la posibilidad de invocar la falta de legitimación cuando el rodado se ha vendido con la consecuente tradición al comprador.

Al abordar esta cuestión, es necesario realizar una breve referencia al marco jurídico legal relativo al dominio de los automóviles y otros vehículos registrables.

En tal sentido, el decreto ley 6582/58 (t.o. por decreto 1114/1997)³⁰ ha instaurado, como legislación aplicable en todo el territorio nacional, un sistema registral constitutivo en lo atinente al derecho real de dominio de un automotor³¹.

De esta manera, a los clásicos presupuestos para la adquisición de la propiedad sobre bienes muebles (título y modo), se suma la inscripción registral para los casos de automotores, de acuerdo a la calificación que de este término se realiza en el art. 5 del citado decreto ley³².

Por consiguiente, la inscripción registral implica la conservación del dominio del automóvil aún cuando su titular lo hubiere vendido desprendiéndose materialmente de su guarda.

Sin embargo, en lo que atañe a la responsabilidad civil, el art. 27 del decreto ley 6582 (reformado por la ley 22977) permite al titular registral liberarse de toda obligación que nazca de los daños y perjuicios

³⁰ Dec.-Ley 6582/1958 del 30/04/1958; publ. 22/05/1958. T.O. Decreto 1114/1997 del 24/10/1997; publ. 29/10/1997.

³¹ Art. 1 del Dec.-Ley 6582/58: "La transmisión del dominio de los automotores deberá formalizarse por instrumento público o privado y sólo producirá efectos entre las partes y con relación a terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor".

³² Art. 5 del Dec.-Ley 6582/58: "A los efectos del presente registro serán considerados automotores los siguientes vehículos: automóviles, camiones, inclusive los llamados tractores para semirremolque, camionetas, rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, microómnibus y colectivos, sus respectivos remolques y acoplados, todos ellos aun cuando no estuvieran carrozados, las maquinarias agrícolas ncluidas tractores, cosechadoras, grúas, maquinarias viales y todos aquellas que se autopropulsen. El Poder Ejecutivo podrá disponer, por vía de reglamentación, la inclusión de otros vehículos automotores en el régimen establecido".

derivados de un accidente protagonizado por el vehículo del cual es dueño y que no se encuentra en su poder. Para ello, se establece que “hasta tanto se inscriba la transferencia, el transmitente será civilmente responsable por los daños y perjuicios que se produzcan con el automotor, en su carácter de dueño de la cosa. No obstante, si con anterioridad al hecho que motive su responsabilidad, el transmitente hubiere comunicado al Registro que hizo tradición del automotor, se reputará que el adquirente o quienes de este último hubiesen recibido el uso, la tenencia o la posesión de aquél, revisten con relación al transmitente el carácter de terceros por quienes él no debe responder, y que el automotor fue usado en contra de su voluntad...”

Frente a lo dispuesto por la norma, considero que esta solución prevista para la responsabilidad por daños y perjuicios derivados de actos ilícitos debe hacerse extensiva al deber objetivo de responder que nace de otros tipos de ilícitos como resultan ser las faltas de tránsito.

Ello por cuanto no es posible estructurar un sistema sancionatorio en el que la determinación del responsable se mantenga siempre inamovible frente a una determinada inscripción registral, sin atender a los casos en los que fehacientemente se haya demostrado la pérdida de disponibilidad material sobre el vehículo.

Más aún, si en el ámbito de la responsabilidad civil -donde hay prioridad por la reparabilidad del daño injustamente sufrido antes que por la sanción al responsable- se libera al titular registral del deber de indemnizar a la víctima cuando enajenara y entregara el automóvil antes del siniestro, resultaría claramente disvalioso y ficticio perseguirlo y castigarlo por una falta cuya atribución ya no tiene sustento ni siquiera desde un aspecto objetivo.

Por ello, entiendo que debe hacerse una razonable y armónica interpretación del art. 9 del reglamento y de allí concluir que la referencia al titular registral tiene un carácter presuntivo, pudiendo liberarse de responsabilidad por las faltas que se cometan después de haberse hecho tradición del rodado, aunque el vehículo siga inscripto a su nombre.

Ahora bien, es sabido que en la compra y venta de vehículos es normalmente el adquirente el encargado de inscribir la transferencia, situación que muchas veces no se concreta y lleva a que los automotores pasen sucesivamente a varios dueños que, jurídicamente, no llegan a serlo en virtud de no presentarse ante el Registro el formulario “08”.

Frente a esta realidad y a las soluciones normativas que actualmente se presentan, mal puede atribuirse responsabilidad a quien, pese a seguir siendo propietario registralmente, ha enajenado y entregado el vehículo desprendiéndose de su guarda.

En tales casos, se concluye que debe cesar la responsabilidad del titular registral ocupando su lugar el comprador o aquel que lo hubiera adquirido posteriormente y se comportara como su dueño al momento de cometerse la falta.

Como correlato de lo expuesto, el titular registral podrá probar en el proceso de faltas que el hecho ha sido cometido por un tercero al cual pueda o no identificar, pero que de uno u otro modo no tiene el deber legal de responder por él.

Y para probar su falta de legitimación, podrá válidamente recurrir a la denuncia de venta hecha en la forma prescripta por el citado art. 27 del decreto ley 6582/58, la cual será conducente para acreditar tal extremo en la medida que su presentación ante el Registro sea de fecha anterior al hecho que se investiga.

Pero ¿Qué pasaría si esta denuncia de venta no fue realizada en el Registro?

Sobre esta cuestión, aunque circunscripta al ámbito de la responsabilidad por daños y perjuicios que surge del art. 1113 del Código Civil, la entonces Cámara Especial Civil y Comercial de la Nación, en el plenario dictado el 18/8/1980 en los autos “Morrazo c/ Villarreal”³³ sostuvo que “...no subsiste la responsabilidad de quien figura en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor, como titular del dominio del vehículo causante del daño, cuando lo hubiere enajenado y entregado al comprador con anterioridad a la época del siniestro, si esta circunstancia resulta debidamente comprobada en el proceso...”

En efecto, partiendo del carácter sancionatorio que tiene el régimen de faltas, se debe velar propiciar el ejercicio del derecho de defensa en forma amplia, de modo que el titular registral pueda eventualmente demostrar la inexistencia de un poder de disposición fáctico (por sí o por otro con su autorización) sobre el vehículo al momento de cometerse la infracción.

Así lo ha entendido la Corte Suprema de Justicia de la Nación en oportunidad de ejercer su competencia originaria, señalando

³³ J.A. 1981-II-271

que los efectos que la ley 22.977 atribuye a la denuncia de venta “no excluyen, sin embargo, la posibilidad de acreditar en juicio de manera fehaciente que el titular registral ha perdido la guarda del vehículo con anterioridad al suceso que genera su responsabilidad y permiten- por ende- que se evalúe en la causa si subsiste la responsabilidad que le atribuye la primera parte del art. 27 ley 22977”³⁴.

En definitiva, la atribución de responsabilidad por faltas de tránsito al titular registral en los casos donde no se identifique al conductor, no resulta ser una imputación categórica sino una presunción iuris tantum de haber tenido el vehículo bajo su guarda, por sí o por un tercero, al momento de la infracción.

Continuando con el artículo 10° es el que regula la recusación y excusación del juez administrativo, el artículo reza: *“El Juez Administrativo podrá ser recusado y deberá excusarse cuando concurren algunas de las causales determinadas en el Artículo 60 del Código Procesal Penal de la Provincia. El Ministro de Gobierno, Justicia, Seguridad y Trabajo resolverá en decisión definitiva, designando -en su caso- al funcionario reemplazante en la causa.”*

DE LAS SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO:

Artículo 11: Las sanciones deberán graduarse con forme las circunstancias, naturaleza y gravedad del hecho, así como las condiciones personales y antecedentes del infractor.

Situaciones:

El Juez Administrativo podrá eximir de sanción, cuando se den las siguientes

a) Una necesidad debidamente acreditada.

b) Cuando la comisión de a falta no hubiese podido evitarse.

Artículo 12°: Habrá reincidencia cuando el infractor cometa una nueva falta habiendo sido sancionado anteriormente en cualquier jurisdicción, durante el año inmediato anterior en faltas leves, o en los dos años previos, en faltas graves.

³⁴ C.S.J.N, in re “Seoane, Jorge O. vs. Entre Ríos, Provincia de y otro s/ daños y perjuicios” (sentencia del 19/5/1997) y “Camargo, Martina y otros vs. San Luis, Provincia de s/ daños y perjuicios” (sentencia 21/5/2002).

En estos plazos no se cuentan los lapsos de inhabilitación impuesta como pena accesorio. La reincidencia se computa separadamente para faltas leves y graves, y sólo en éstas se aplica la inhabilitación.

En los casos de reincidencia se observarán las siguientes reglas:

1.- La sanción de multa se aumenta:

a) para la primera, en un cuarto del mínimo. b) para la segunda, en un medio del mínimo. c) para la tercera, en tres cuartos del mínimo.

Para las siguientes, se multiplica el valor de las multas originario, por la cantidad de reincidencia menos dos;

2.- La sanción de inhabilitación debe aplicarse accesorio, sólo en los casos de faltas graves:

a) Para la primera, hasta nueve meses, a criterio del juez

b) Para la segunda, hasta doce meses, a criterio del juez

c) Para la tercera hasta dieciocho meses, obligatoriamente;

Para las siguientes, se irá duplicado sucesivamente el plazo establecido en el punto anterior.

Artículo 13º: Serán de aplicación supletoria, en todo lo que no estuviere especialmente previsto en este reglamento, lo dispuesto en el Código de Faltas de la Provincia del Chaco (Ley 4209) y el Código de Procedimiento Penal de la Provincia de Chaco (Ley 4538), en cuanto fueren compatibles.

Como vemos los últimos 3 artículos del decreto regula sobre la morigeración, eximición, reincidencia de las sanciones, y por último el art. 13 sobre la aplicación supletoria del Código de Faltas de la Provincia del Chaco (Ley 4209) y el Código de Procedimiento Penal de la Provincia de Chaco (Ley 4538).

LEY 4488 RÉGIMEN DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE LA PROVINCIA DEL CHACO

Ley 4488 Sancionada: 01/06/1998; Promulgada el 21/07/1998; Publicada el 27/07/1998 en el Boletín Oficial N° 7312,

adopta como Régimen de Tránsito y Seguridad Vial de la Provincia del Chaco, la ley nacional 24.449, Títulos I al VIII, ambos inclusive con algunas modificatorias al régimen nacional que aunque no lo analizaremos exhaustivamente, si comentaremos las modificaciones que se hicieron a la ley nacional con el claro, evidente y único objeto de reducir a la mínima expresión el derecho de defensa de los ciudadanos a fin de conseguir el cobro compulsivo de multas, aumentando así la recaudación estatal.

COMPETENCIA:

“ARTÍCULO 2º: Ámbito de Aplicación: El Régimen de Tránsito y Seguridad Vial será de aplicación uniforme en todas las calles y caminos públicos del territorio de la Provincia del Chaco, cualquiera fuere la jurisdicción.”

Este artículo abre la brecha para una discusión doctrinaria dejando incertidumbre en cuanto a la según lo dispuesto en el art. 1 de la ley Nro. 6662 la que dice: *“ARTÍCULO 1º: Créanse los Departamentos de Juzgamiento Administrativo de Infracciones de Tránsito, en el ámbito de la Policía de la Provincia del Chaco; los cuales dependerán del Ministerio de Gobierno, Justicia Seguridad y Trabajo. Tendrán competencia en el juzgamiento de infracciones a las normas de tránsito, por faltas cometidas en rutas, caminos, autopistas, semi-autopistas o autovías provinciales o nacionales en el territorio de la Provincia, cualquiera fuere su jurisdicción.”* (lo subrayado me pertenece).

Asimismo el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional (P.E.N.) N° 516/07 manifiesta que son atribuciones de Gendarmería Nacional, las funciones de prevención y control del tránsito vehicular en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional, extendiendo a esos efectos su jurisdicción a dichos ámbitos.”

Ratificado por ley Ley 26.353 en Convenio Federal Sobre Acciones En Materia De Transito Y Seguridad Vial el Capítulo V Cláusula decimoquinta, Promulgada de Hecho: Marzo 25 de 2008.

Así también el art. Artículo 1º del Decreto 516/2007 Publicada en el Boletín Oficial del 18-may-2007 Número: 31158 estipula, *“Asígnanse a la GENDARMERIA NACIONAL las funciones de prevención y control del tránsito vehicular en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional, extendiendo a esos efectos su jurisdicción a dichos ámbitos”*.

Que el artículo 2° de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial instruye al Poder Ejecutivo Nacional a concertar y coordinar con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes a su efectivo cumplimiento, facultándola expresamente a asignar las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a la GENDARMERIA NACIONAL y otros organismos existentes, sin que el ejercicio de tales funciones desconozcan o alteren las jurisdicciones locales.

Que el apuntado temperamento respecto de la jurisdicción federal sobre las rutas nacionales ha sido claramente salvaguardado a través de la reiterada doctrina judicial y administrativa, la que se encuentra reseñada en precedentes de la Procuración Del Tesoro De La Nación.

Que específicamente, los caminos nacionales constituyen instrumentos del gobierno federal en tanto estén destinados a proveer y facilitar la circulación de personas y productos en todo el territorio del país. La adhesión de una provincia a la Ley Nacional de Vialidad, su conformidad con el trazado y construcción de una ruta nacional y su incorporación a la red troncal, importan un claro reconocimiento del fin federal que cumple dicha vía (P.T.N. Dictamen 000061 del 27 de abril de 1995).

La discusión aquí reside en a quien compete el control en rutas nacionales, si ¿a la Policía Caminera o a Gendarmería Nacional?

En efecto, así como por un lado es innegable la existencia de jurisdicción federal sobre las rutas y los caminos nacionales, no habiéndose dudado nunca que la regulación del uso del camino nacional en cuanto tal, es decir, en tanto constituye una vía de comunicación interjurisdiccional, compete al Estado Nacional³⁵.

Pero analizando el entramado normativo extraemos que de la ley Nacional de Transito Ley N° 24.449 el artículo 2° trata la COMPETENCIA, dice: “Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales provinciales y municipales que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta”.

³⁵ El fundamento constitucional de esta competencia federal exclusiva lo encontramos en el artículo 75, inciso 13 de la Carta Magna, que dispone que corresponde al Congreso de la Nación, en forma exclusiva o privativa, la reglamentación del “comercio” interjurisdiccional o interprovincial, estando vedado a las provincias dictar legislación sobre esa materia (C.N., art. 126).

Dando la posibilidad tanto a las provincias como sus municipios de controlar las rutas nacionales conjuntamente con Gendarmería Nacional previa adhesión a la ley Nacional de Tránsito y al firmado de un convenio con dicha fuerza. Por ello el dictado de la ley Provincial N° 4488 en su artículo primero adopta como Régimen de Tránsito y Seguridad Vial de la Provincia del Chaco, la ley nacional 24.449, Títulos I al VIII, ambos inclusive y la presente ley Título I al III, ambos inclusive.

De esta forma se explica la frecuente confusión de la ciudadanía en general, ya que hasta el dictado de adhesión a la ley nacional de tránsito ninguna provincia era competente en ruta nacionales pero hoy en día la mayoría de las provincias por no decir todas han adherido a la ley nacional y firmado convenios de colaboración con Gendarmería Nacional y por lo tanto son competentes en cuanto al control que juntamente ejercen.

La diferencia en la que no ahondaré por una cuestión de brevedad y que no es trato del presente trabajo, es que depende de cual órgano de control labre el acta (Gendarmería Nacional o Policía Caminera) el procedimiento que se llevará a cabo en el Departamento de Juzgamiento Administrativo De Infracciones De Tránsito De La Provincia Del Chaco o en un Juzgado de Faltas de la Provincia.

AUTORIDADES DE APLICACIÓN Y COMPROBACIÓN DE LAS NORMAS

El artículo 3° continua enumerando las autoridades de aplicación y comprobación de las normas aprobadas por esta la ley 4488.

a) La Policía de la Provincia, en el control del tránsito y de los requisitos exigibles a los peatones, conductores, vehículos y motovehículos para circular por las calles y caminos públicos de la Provincia;

b) La Dirección de Vialidad Provincial, en el control de los pesos transmitidos a la calzada y de las dimensiones y requisitos exigibles a la maquinaria especial y a los vehículos especiales para circular por los caminos de la Provincia, cualquiera fuere la jurisdicción; además en todos los aspectos explícitamente indicados en el texto del Régimen;

c) Las municipalidades, en el control del tránsito de los

pesos y dimensiones y de los requisitos exigibles a peatones, conductores, vehículos y motovehículos para circular por las calles y caminos de los respectivos ejidos;

d) *La Dirección de Transporte Automotor de la Provincia, la que específicamente atenderá las cuestiones relacionadas a los transportes de carga y de pasajeros en tránsito por caminos de la Provincia. El Poder Ejecutivo Provincial, a través del Consejo Provincial de Seguridad Vial, concertará y coordinará con las municipalidades las medidas conducentes al efectivo cumplimiento del presente Régimen. Las autoridades de cada Municipalidad podrán disponer, dentro de la jurisdicción de su competencia y por vía de excepción, exigencias adicionales a las de esta ley y sus reglamentaciones, siempre que no altere el espíritu de la norma, preserve su unicidad y garantice la seguridad jurídica del ciudadano.*

Las autoridades de aplicación deberán enunciar claramente en el lugar de imperio, las disposiciones sobre el uso de la vía pública como requisito inexcusable para su validez y sanción.

PROCEDIMIENTO: PRINCIPIOS BASICOS.

El artículo ARTÍCULO 13 Bis reza: *Modifícase el inciso b), derógase el inciso h) del artículo 69, como también modifícase el artículo 71 de la ley 24.449, los cuales quedaran redactados de la siguiente manera:*

“ARTICULO 69: PRINCIPIOS BASICOS: El procedimiento a seguir para la ejecución de falta de tránsito será el de la presente y el que la reglamentación determine y deberá garantizar el respeto por el debido proceso y el ejercicio del derecho de defensa del presunto infractor, en base al informalismo moderado, ajustándose las siguientes pautas:

a) *Cuando las autoridades de comprobación constataren una infracción a la presente ley labrará de inmediato un acta única de infracción, cuyo sistema y diseño será determinado por la reglamentación.*

b) *Los órganos competentes para el juzgamiento de las infracciones al régimen de tránsito y seguridad vial ley 4488, serán los creados por la ley que da origen a los Departamentos de Juzgamientos Administrativos. Cuando exista reconocimiento voluntario de la infracción, que tendrá los efectos de una sanción firme, el pago voluntario podrá realizarse en cualquier sucursal del Nuevo Banco del Chaco SA. o Banco*

Nación, en la cuenta especial habilitada al efecto. A los fines de la determinación del monto de la UF (unidades fijas) para la aplicación de las multas, el mismo será equivalente al menor precio de venta al público de nafta súper que fija el Automóvil Club Argentino, en la Ciudad de Resistencia-Chaco.

c) Constatada la falta y labrada el acta de comprobación, se notificará al infractor en el momento de la infracción en caso de ser posible y se le hará saber del beneficio del pago voluntario.

d) Vencido el plazo para el allanamiento y pago voluntario, si no existiere el mismo, el infractor será emplazado a concurrir al Departamento de Juzgamiento Administrativo, a fin de ofrecer descargo y prueba, pudiendo ser asistido por un letrado.

e) Si no se hubiere verificado la presentación del descargo o producida la prueba, el Juez resolverá dentro del plazo que fije la reglamentación y ordenará la anotación de dicha resolución, en el Registro Único de Infractores de Tránsito de la Provincia.

f) La resolución notificada al infractor por cualquier medio fehaciente, constituirá título suficiente para promover el cobro de la multa por vía de apremio.

g) Reconocer validez plena a los actos de las jurisdicciones con la que exista reciprocidad.

h) Tener por válidas las notificaciones efectuadas con constancia de ella, en el domicilio fijado en la licencia habilitante del presunto infractor.

i) Conferir a la constancia de recepción de copia del acta de comprobación, fuerza de citación suficiente para comparecer ante el Departamento de Juzgamiento Administrativo de infracciones de tránsito en el lugar y plazo que indique, el que no será inferior a cinco (5) días hábiles, sin perjuicio del comparendo voluntario.

j) Adoptar en la documentación de uso general un sistema práctico y uniforme, que permita la fácil detección de su falsificación o violación.

k) Prohibir el otorgamiento de gratificaciones del Estado a quienes constaten infracciones, sean por la cantidad que se comprueben o por las recaudaciones que se realicen.”

Analizaremos a continuación cuales fueron las modificaciones que los legisladores chaqueños realizaron a la ley nacional y el objeto real de dichas modificaciones.

Por lo tanto comenzaremos enumerando las excepciones de competencia que se detallan en la Ley Nacional de Tránsito, las cuales muchas veces también son inobservadas por las administraciones locales y las más inconvenientes para la administración en la Provincia del Chaco fueron derogadas por completo.

Así, el art. 69 inc. h de la LNT³⁶ dispone que el procedimiento para aplicar la ley de tránsito que establezca cada jurisdicción debe:

“Permitir la remisión de los antecedentes a la jurisdicción del domicilio del presunto infractor, cuando este se encuentre a más de 60 kilómetros del asiento del juzgado que corresponda a la jurisdicción en la que cometió la infracción, a efectos de que en ella pueda ser juzgado o cumplir su condena”.

El presente artículo se encuentra derogado en el Chaco por ley 4488 art. 13, de esta manera, violándose el respeto al principio del juez natural consagrado en la Constitución Nacional³⁷ al impedir al imputado la remisión de los antecedentes del caso al juez de faltas correspondiente a su domicilio, para el caso de que el juez de faltas que confeccionó el acta de infracción se encuentre a más de 60 kilómetros de su domicilio, a fin de que el mismo investigue si se infringió alguna norma de tránsito, si el acta de comprobación en crisis es jurídicamente válida, si esta reúne todos los requisitos legales necesarios para su plena eficacia, si se han respetado los derechos y garantías constitucionales de la persona, si se han respetado las normas del debido proceso en estos actuados y, en definitiva, juzgue si resulta procedente la aplicación de alguna sanción.

En efecto, la Ley 24.449, a la que adhirió la Provincia de Chaco por Ley 4488, deroga el principio procesal básico de permitir la remisión de los antecedentes a la jurisdicción del presunto infractor (art. 69 inc. h).

Así también como modifica el artículo 71, interjurisdiccionalidad de la ley nacional quedando redactado de la siguiente manera: “Todo imputado que se domicilie a más de 60 km del asiento del Departamento Administrativo de Infracciones de Tránsito

³⁶ Derogado en el Chaco por ley 4488, en su art. 13.

³⁷ Artículo 18 CN.

competente, que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, tendrá derecho a ejercer el derecho de defensa por escrito, conforme se reglamente. Podrá hacerlo ante la jurisdicción en que se cometió la falta o del domicilio del infractor”.

El artículo 71 de la ley nacional decía “Artículo 71. — Interjurisdiccionalidad. Todo imputado que se domicilie a más de sesenta kilómetros del asiento del juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, tendrá derecho a ser juzgado o cumplir la condena ante el juez competente de la jurisdicción de su domicilio.”

Por lo tanto, el legislador chaqueño interpretó que la lejanía geográfica entre el lugar de residencia del supuesto infractor con el del juez municipal o comunal no justificaba un desplazamiento de la competencia para garantizar el control judicial, no valoro, evidentemente, que la lejanía de residencia del supuesto infractor impediría un regular ejercicio del derecho de defensa.

Considero que los citados artículos son claramente inconstitucionales al violar flagrantemente el derecho de defensa del ciudadano, contradiciendo expresamente lo normado por la ley y la Constitución Nacional.

En suma, este derecho derogado por la ley provincial de opción vendría a funcionar en sentido similar a una cuestión de competencia (territorial), la que podrá ser ejercida mediante declinatoria o inhibitoria, según se trate de jurisdicción ejercida dentro o fuera de la provincia, importando en los hechos la prórroga o desplazamiento de la competencia.

Para mayor abundamiento y refiriéndome solo a la ley nacional ya que la 4488 deroga los artículos que garantizan el debido proceso y la defensa en juicio del ciudadano, me parece importante traer a colación un trabajo del Dr. Facundo M. Bilbao Aranda sobre LA VALIDEZ DE LOS PROCEDIMIENTOS³⁸:

“Generalmente en esos casos de remisión de las notificaciones al titular dominial sin antes haber identificado al conductor de la unidad se suele utilizar a los fines de detectar la presunta infracción mediante el sistema-radar o también llamado cinemómetro. Es de destacar que este método se encuentra prohibido

³⁸ 23-ago-2011 Cita: MJ-DOC-5470-AR | MJD5470

conforme a la Ley 25.650, salvo que cumpla con la reglamentación metrológica y técnica establecida por la Res. 753/98 de la Secretaría de Industria, Comercio y Minería, la cual establece específicas prescripciones entre las que podemos señalar:

1. la autorización de su uso,
2. el registro,
3. el correspondiente ensayo y
4. la utilización de una placa identificadora que llevan los datos de las aprobaciones, registros, individualizaciones, etc.

En la gran mayoría de los casos que se dan en la práctica, las municipalidades y comunas no detallan en las actas contravencionales toda esta información, manteniendo consecuentemente plena vigencia la presunción de la ilegalidad e inconstitucionalidad.

Asimismo, dicho procedimiento, como es de público y notorio conocimiento, resulta de dudable constitucionalidad, al ser empleado en forma subrepticia. En tal sentido se viola en forma notoria y manifiesta el art. 70 inc. a apdo. 3 de la Ley 24.449 cuando ordena que la autoridad de aplicación debe identificarse ante el presunto infractor, indicándole la dependencia a la que pertenece.

No se pierda de vista que el espíritu de la ley es asegurar la vigencia del debido proceso adjetivo (art. 69 Ley 24.449) y el derecho de defensa constitucionalmente reconocido (art. 18 Constitución Nacional), los cuales a tenor de conductas como estas se ven vulnerados de manera manifiesta.

El artículo ARTÍCULO 14 Bis: Sustitúyese el artículo 74 por el siguiente: “ARTÍCULO 74: Sin perjuicio de las instancias que se dispongan para el procedimiento administrativo de las infracciones de tránsito, podrán deducirse contra el acto administrativo sancionatorio, recursos de revocatoria con apelación en subsidio, que deberán interponerse y fundarse ante la misma autoridad que dictó la resolución dentro de los diez (10) días hábiles de notificados.

En caso de denegarse el recurso de revocatoria, se concederá la apelación con efecto suspensivo y el mismo se tramitará ante la Cámara Contenciosa Administrativa de la Provincia, que resolverá con las constancias de las causas y con las medidas para mejor proveer que considere pertinentes.”

No queda mucho lugar a dudas ni aclaraciones, este artículo trata los recursos que proceden ante la decisión del juez administrativo.

Contra el acto administrativo sancionatorio, recursos de revocatoria con apelación en subsidio, dentro de los 10 días, denegado el mismo se concede el de Apelación ante la Cámara Contenciosa Administrativa de la Provincia.

Un dato de interés es que a la fecha 25/2/13, consultando con la Mesa de Entradas del Poder Judicial, no ha sido elevada ninguna causa a la Cámara Contenciosa Administrativa de la Provincia por medio de la ley 4488. Probando aún más y sin lugar a dudas el verdadero fin de la administración, cual es el recaudatorio y no de formar ciudadanos en una correcta costumbre vial.

A pesar claro que el penúltimo artículo de la ley reza: *“ARTÍCULO 15: Adhiérese la Provincia del Chaco a la ley nacional 23.348, de Educación Vial y con los alcances establecidos en el artículo 9º de la ley nacional 24.449. Será autoridad de aplicación el Ministerio de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, que actuará en coordinación con el Consejo Provincial de Seguridad Vial”.*

DISPOSICIONES DE INTERÉS

En otro orden, y a modo de corolario, destaco al lector interesado que también existen normas de naturaleza administrativa que tienden a proteger los derechos de los administrados a quienes se haya acusado la comisión de una infracción de tránsito y, a pesar de no haber recaído resolución firme en su contra, se los incluye en base de datos de índole nacional sobre antecedentes de infractores de tránsito o de similares características.

Muchas veces ocurre que el ciudadano damnificado toma conocimiento de esta inclusión recién al intentar efectuar una operación de transferencia de su unidad ante el Registro Seccional pertinente del Registro de la Propiedad del Automotor. Allí, se suele informar a los titulares registrales sobre la existencia de multas en su contra y suele advertírseles que la transferencia de la unidad no podrá realizarse (es decir, que el trámite de transferencia será observado) si no se abona el monto actualizado de la multa de tránsito.

Inclusive muchas administraciones locales envían

comunicaciones e intimaciones a los ciudadanos advirtiéndoles sobre estas circunstancias.

Pues bien, el interesado debe saber que, en este tipo de situaciones tiene derecho a invocar, usar y hacer valer la facultad consagrada en el art. 4 de la Disposición 515/03 emitida por la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios y, en ejercicio de la misma, oponerse al pago compulsivo que abusivamente se pretenda efectuar al momento de una eventual transferencia de la unidad en cuestión.

Esta norma expresamente dispone: “Si el presentante o peticionante del trámite no abonare la deuda existente por infracciones, el sistema dejará constancia de ello en la Solicitud Tipo "13I", cuyo original con dicha constancia será firmado y sellado por el Encargado del Registro y entregado al usuario conjuntamente con la documentación registral, siendo el duplicado adjuntado al Legajo B. Asimismo, el Encargado dejará constancia en la Hoja de Registro del retiro de la documentación con existencia de deuda en concepto de infracciones de tránsito, la que será firmada por el peticionario o presentante”.

Este es un dato que generalmente no le es informado al interesado pero, al conocerlo, su ejercicio podrá resultarle sumamente ventajoso al evitarse un avasallamiento a sus derechos.

Así también debemos citar la Resolución ejemplificadora dictada el 4 de septiembre de 2012 en autos “Brown Diego Ernesto c/ Provincia de Buenos Aires s/Hábeas Data los Dres. Mora, Riccitelli y Sardo en la cual un ciudadano bonaerense había sido privado de poder vender su auto ya que el mismo adeudaba siete multas y había sido inscripto en el Registro Único de Infractores de Tránsito, los titulares de la Excelentísima Cámara de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo entendieron que la Provincia había actuado de manera antijurídica, y sostuvieron que si bien ningún procedimiento fue instado, lo que sí hizo la autoridad provincial fue comunicar la existencia de deuda por infracciones de tránsito a diversas reparticiones públicas -entre ellas el Registro Nacional de la Propiedad Automotor- que operan en el sistema como agentes de percepción y reclaman -en tal carácter- los supuestos importes adeudados, cuando se desea efectuar algún cambio en la situación jurídica del rodado, inscripto a nombre del presunto infractor; ello, con el único afán de recaudar fondos para las arcas públicas, ejerciendo un indebido factor de presión que se contrapone con la propia esencia de las normas tuitivas de quien debe lidiar con el aparato burocrático del Estado.

Los jueces sostuvieron que, valiéndose de dispositivos mecánicos -detectores de velocidad-, la Provincia procedió a constatar las presuntas violaciones a la ley de tránsito cometidas por el actor, labrando las correspondientes actas de comprobación y ordenando su inscripción provisoria en el Registro Único de Infractores, pero nunca instó el consecuente procedimiento sancionador, exigencia insoslayable para que las garantías elementales del particular no queden reducidas a una mera expresión de deseos.

Y en una decisión ejemplar, se acogió una acción de habeas data iniciada por un ciudadano bonaerense, condenando a la Provincia de Buenos Aires a que suprima del Registro Único de Infractores de Tránsito y de toda otra oficina pública de datos y/o sistema informático provincial, los siete antecedentes de tránsito que obraban a nombre del actor, por no haberle dado la oportunidad de realizar los descargos pertinentes.

POLICIA CAMINERA:

Terminado el análisis del procedimiento al que se ve sujeto un ciudadano al que se le ha librado un acta de infracción debemos entrar en el análisis de cual órgano es el encargado o competente para librar dicha acta, teniendo en cuenta que: las actas de infracciones de tránsito pueden ser labradas por órganos dependientes del Poder Ejecutivo Nacional, Provincial y Municipal, dependiendo de factores que analizaremos a continuación y recordando que cada órgano no tiene convenios entre sí, por lo que no se aplican las reglas de reincidencia y las sanciones y procedimiento son completamente distintos entre sí, tan así es, que un libre de deuda municipal, requisito exigido para hacer la transferencia de un vehículo, no significa ni obsta a que existan deudas por multas realizadas por la policía de la Provincia.

LEY NRO.6603 – Creación de la Policía Caminera.

ARTÍCULO 1º: Créase en el ámbito de la Policía de la Provincia del Chaco, con carácter de Dirección General, la Policía Caminera, como autoridad de comprobación y aplicación de las normas del régimen de tránsito y seguridad vial, establecidas en el artículo 3º, inciso a) de la ley 4488.

De este artículo se extrae que las actas de infracción que emanan de la Provincia, solo pueden ser labradas por la Policía, pero no cualquier tipo de policía sino solo y específicamente la Policía Caminera, que debe identificarse como tal al momento de la infracción.

El artículo segundo de la ley nos aclara el panorama con respecto a que “clases” o “tipos” de policías existen dentro de la misma policía. La Policía Provincial estará conformada por las siguientes Direcciones Generales:

- a) Seguridad Metropolitana.
- b) Seguridad Interior.
- c) Investigaciones.
- d) Recursos Humanos y Materiales.
- e) Policía Caminera.

Solo la Dirección General de la Policía Caminera tiene competencia como para labrar un acta de infracción. Y de ésta de la Dirección General de Policía Caminera depende las direcciones de:

- a) Tránsito y Seguridad Vial Metropolitana.
- b) Tránsito y Seguridad Vial Interior.

PRESCRIPCION DE LAS MULTAS.

Con respecto a la prescripción de las multas en la Provincia del Chaco debemos estar a lo dictado supletoriamente en la ley 24449 de Transito Nacional. Ya que la ley 4488 artículo 1º adopta como Régimen de Tránsito y Seguridad Vial de la Provincia del Chaco, la Ley Nacional 24.449, Títulos I al VIII, ambos inclusive y la presente ley Título I al III, ambos inclusive, como ya lo hemos advertido en capítulos anteriores.

ARTICULO 88³⁹. — CAUSAS. La extinción de acciones y sanciones se opera:

- a) Por muerte del imputado o sancionado;
- b) Por indulto o conmutación de sanciones;

³⁹ Ley Nacional 24.449

c) Por prescripción.

ARTICULO 89⁴⁰. — PRESCRIPCION. La prescripción se opera:

a) Al año para la acción por falta leve;

b) A los dos años para la acción por falta grave y para sanciones. Sobre éstas opera aunque no haya sido notificada la sentencia.

En todos los casos, se interrumpe por la comisión de una falta grave o por la secuela del juicio contravencional, ejecutivo o judicial.

Por ello la ley nacional hace una diferencia entre las faltas leves, y las graves. Enumerando las graves.

ARTICULO 77⁴¹. — CLASIFICACION. Constituyen faltas graves las siguientes:

a) Las que violando las disposiciones vigentes en la presente ley y su reglamentación, resulten atentatorias a la seguridad del tránsito;

b) Las que:

1. Obstruyan la circulación.

2. Dificulten o impidan el estacionamiento y/o la detención de los vehículos del servicio público de pasajeros y de emergencia en los lugares reservados.

3. Ocupen espacios reservados por razones de visibilidad y/o seguridad.

c) Las que afecten por contaminación al medio ambiente;

d) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para hacerlo;

e) La falta de documentación exigible;

f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias, o sin el seguro obligatorio vigente;

g) Fugar o negarse a suministrar documentación o información quienes estén obligados a hacerlo;

h) No cumplir con lo exigido en caso de accidente;

⁴⁰ Ley Nacional 24.449

⁴¹ Ley Nacional 24.449

i) No cumplir, los talleres mecánicos, comercios de venta de repuestos y escuelas de conducción, con lo exigido en la presente ley y su reglamentación;

j) Librar al tránsito vehículos fabricados o armados en el país o importados, que no cumplan con lo exigido en el Título V;

k) Circular con vehículos de transporte de pasajeros o carga, sin contar con la habilitación extendida por autoridad competente o que teniéndola no cumpliera con lo allí exigido;

l) Las que, por excederse en el peso, provoquen una reducción en la vida útil de la estructura vial.

ARTICULO 78⁴². — EXIMENTES. La autoridad de juzgamiento podrá eximir de sanción, cuando se den las siguientes situaciones:

a) Una necesidad debidamente acreditada;

b) Cuando el presunto infractor no pudo evitar cometer la falta.

ARTICULO 79⁴³. — ATENUANTES. La sanción podrá disminuirse en un tercio cuando, atendiendo a la falta de gravedad de la infracción ésta resulta intrascendente.

ARTICULO 80⁴⁴. — AGRAVANTES. La sanción podrá aumentarse hasta el triple, cuando:

a) La falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño en las cosas;

b) El infractor ha cometido la falta fingiendo la prestación de un servicio de urgencia, de emergencia u oficial o utilizando una franquicia indebidamente o que no le correspondía;

c) La haya cometido abusando de reales situaciones de urgencia o emergencia, o del cumplimiento de un servicio público u oficial;

d) Se entorpezca la prestación de un servicio público;

e) El infractor sea funcionario y cometa la falta abusando de tal carácter.

⁴² Ley Nacional 24.449

⁴³ Ley Nacional 24.449

⁴⁴ Ley Nacional 24.449

La ley de tránsito, con redacción confusa, dispone que "la acción por contravención prescribe al año para las faltas leves y a los dos años para las faltas graves y para las sanciones, sobre las que opera aunque no se haya notificado la sentencia". O sea, la misma norma ha previsto la prescripción de la acción destinada a imponer la sanción con motivo de la falta vial y la prescripción de la sanción que surge de tal procedimiento, causando confusión sobre la aplicación de las normas en los supuestos de multa.

Como se ha transcripto, la ley de tránsito regula la prescripción, los plazos y los modos de interrupción. Por lo tanto, corresponde aplicar, en primer lugar, la ley específica; la aplicación del Código Penal y del Código de Faltas sólo sería posible si del razonamiento judicial surgieran cuestiones no tratadas en la ley de tránsito.

CONCLUSIONES:

Habiendo desarrollado lo referido a la creación, organización, competencia, sanciones y fines del "Departamentos de Juzgamiento Administrativo de Infracciones de Tránsito de la Provincia del Chaco" y analizando las leyes que rigen en la materia tanto Provinciales como Nacionales, concluyo que:

1. Que la Provincia del chaco adhiere a la ley nacional de tránsito, modificando, sin ningún interés práctico los artículos que posibilitan la defensa en juicio y el debido proceso del ciudadano, "supuesto infractor", con el único fin de aumentar la recaudación para las arcas del Estado.
2. Que las modificaciones realizadas a la ley nacional de tránsito son a todas luces de tinte inconstitucional, al no respetar no solo lo dispuesto en nuestra Carta Magna, sino lo ratificado por el país en muchos tratados de jerarquía Constitucional.
3. Que los ciudadanos comunes que carecen de instrucción legal, aún los profesionales de otras ramas y sin mencionar la gran cantidad de personas con solo secundaria terminada se ven completamente impedidas de generar cualquier reclamo, ya que resulta mucho mas práctico, eficiente, rápido y seguro, abonar la multa reclamada por la administración, obteniendo el beneficio del %50 de reducción por pago voluntario, que por contrario contratar

un abogado para que los represente y defienda ante la administración requiere mas gastos de honorarios de los que costaría pagar una multa.

4. La ley Provincial de Tránsito en ningún modo busca lograr o mejorar la educación vial de los ciudadanos ya que en ningún momento se contemplan cursos de aprendizaje para conducir ni existen escuelas públicas dedicadas a ello. El fin es claramente recaudatorio.

PROPUESTA

Mi propuesta para solucionar la emergencia vial en la provincia, es la de educar a los ciudadanos, se deben abrir escuelas dedicadas a enseñar educación vial, de la misma forma que existen en países como Estados Unidos o de Europa occidental, si queremos lograr reducir las muertes, lesiones y el respeto ante los demás conductores, antes de que el estado entregue una licencia de conducir el ciudadano debe aprobar un curso de no menos de un año. Así también debe unificarse en el país la licencia de conducir, abriendo un registro único para las licencias y sus sanciones, que puedan ser consultados instantáneamente usando las nuevas tecnologías.

Las multas y sanciones a los conductores claramente no evitan que los números de fallecidos por accidentes viales aumenten año a año sin un techo aparente. Por lo que entiendo que la política actual del gobierno no es salvar vidas, sino aumentar los ingresos del estado a través de multas.

BIBLIOGRAFIA:

1. Agustín Gordillo. Tratado de Derecho Administrativo. Tomo 3: El acto administrativo. 10^a ed., Buenos Aires, F.D.A., 2009 Cap VII pag. 5
2. Alsina, Hugo, Tratado teórico práctico de derecho procesal civil y comercial, t. III, Buenos Aires, 1958.
3. Bielsa, Rafael, "Instrumento público emanado de funcionario de un órgano del Estado" en "Jurisprudencia Argentina" 1949-II-3.," pp. 5-6
4. Brewer Carías, Allan R., Las instituciones fundamentales del derecho administrativo y la jurisprudencia venezolana, Caracas, UCV, 1964, p.131, nota.
5. Dromi, José R., "Presunción de legitimidad," en Diez, Manuel María y otros, Acto y procedimiento administrativo, Buenos Aires, Plus Ultra, 1975, p. 83.
6. Gladis E. de Midón – Marcelo S. Midón. Manual de Derecho Procesal Civil. Buenos Aires. 2008 LA LEY. Pag. 208
7. Hutchinson, "La documentación electrónica..." op. cit., pp. 944-5; conf. Comadira, Julio Rodolfo, Derecho Administrativo, Buenos Aires, Lexis Nexis, 2003, 2^a ed. , cap. I, § 18, pp. 27-8.
8. Lafaille, Proyecto de Reforma del Código Civil, Libro I, Buenos Aires, 1940, p. 279.
9. Ortiz, Eduardo, Los privilegios de la Administración Pública, San José, 1973, pp. 92-3.
10. Spota, Alberto g., "Carácter de instrumentos públicos de las actuaciones administrativas," JA, 1955-I, 119, Buenos Aires, 1940.