



Asunción, septiembre de 2010¹

DICTAMEN PARA EL PARAGUAY

Con la intención de servir al país y colaborar con el entendimiento de nuestras leyes, el **COLEGIO DE ABOGADOS DEL PARAGUAY**, con la colaboración del ESTUDIO JURÍDICO RIERA ABOGADOS, presenta el siguiente dictamen, de alcance nacional, en torno a las nombradas y muy reiteradas infracciones de tránsito sobre la Ruta N° 2 – “Mariscal Estigarribia”, en la ciudad de Yparacaí. El principal objetivo de esta opinión es presentar a todos los ciudadanos, en un lenguaje común y asequible, los argumentos jurídicos en torno a la problemática suscitada entre conductores y la MUNICIPALIDAD DE YPACARAI por las infracciones de tránsito. Este dictamen ayudará a comprender cuál es la ley vigente y aplicable que reglamenta el asunto y, también, como argumento base para las defensas en los diferentes sumarios administrativos que sobrevendrán como consecuencia de la falta de pago voluntario de las multas sancionadas.

ANTECEDENTES

El 2010, específicamente en los meses de enero y febrero, tuvo como protagonista a la MUNICIPALIDAD DE YPACARAI con la sanción e imposición de multas de tránsito por el exceso del límite máximo permitido de velocidad de 50 km/h estipulado en la ciudad. El flujo de tránsito que circula la Ruta N° 2 aumenta enormemente en esta época del año debido al calor del verano, a la época normal de vacaciones de chicos y grandes y a la oportunidad del ciudadano metropolitano de salir al interior del país a descansar. Datos mayores podrán ser obtenidos con el MOPC y las estadísticas del pago de peaje –por ejemplo– podrían dar al lector una estimación aproximada del número de conductores que circula la ciudad, potenciales infractores y del millonario monto de dinero en concepto de multas pasible de ser recaudado².

Jurídicamente, la MUNICIPALIDAD DE YPACARAI tiene un Reglamento General de Tránsito. El Reglamento está declarado en la **Ordenanza N° 15/2008**. En lo que compete a nuestro asunto, la Ordenanza N° 15/2008 dispone que “*cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas a continuación, la velocidad máxima permitida será de 50 Km/h. (Su inobservancia constituye falta grave). La Intendencia Municipal queda facultada para establecer la velocidad por debajo o por arriba de 50 Km/h de acuerdo a las características y necesidades de la vía que se trate*” (art. 124). Este artículo, además, se complementa con otras dos Ordenanzas Municipales. La primera es la **Ordenanza N° 31/2009** que estudió “*la necesidad de implementar sistemas de control que permitan la identificación de infractores de tránsito*” (sic); que consideró un “*Sistema de comprobación de Infracciones*” y que ordenó que las faltas de tránsito que puedan comprobarse por medios de reproducción fotográficas, filmaciones y similares, sirvan de semiplena prueba. La segunda, complemento de las anteriores, es la **Ordenanza N° 49/2009** a través de la cual la empresa SERTRAN PARAGUAY

¹ El dictamen, con el correr de los hechos, fue actualizado al mes de enero de 2012.

² El MOPC publica en su sección de “rendición de cuentas” los informes periódicos de recaudación en materia de peajes así como los cuadros comparativos entre periodos. Mayor información en: http://www.mopc.gov.py/mopcweb/pdf/rc_finanzas/peajes-0109-0110.pdf



S.A. solicitó la aprobación de un instrumento de control de velocidad, aprobado para su utilización y comercialización dentro del país, por la INTN (Instituto Nacional de Tecnología y Normalización). Dicho instrumento es llamado "Cinemómetro", con un dispositivo de registro gráfico marca Stalker, modelo LIDAR, N° de Serie 76134, año 2003, con dispositivo de captura de imagen cámara Sony, modelo DCRHC38.

Simplificando, la MUNICIPALIDAD DE YPACARAI, a través de la aplicación de un Sistema de Control de Infracciones (2009), contrató con Sertran Paraguay S.A. la utilización de un Cinemómetro para la fiscalización de normas de tránsito en lo referente al exceso de velocidad en la ciudad. Fundada en estas ordenanzas, la Municipalidad comenzó a tomar fotografías de todos los conductores que cruzaban la ciudad y comenzó a enviar, por medio de su Dirección de Tránsito, notificaciones a quienes excedieron el límite máximo de velocidad que describía la infracción, con la toma fotográfica de un vehículo determinado, la identificación de su matrícula (chapa) y la medición de la velocidad a la que conducía, en una hora y fecha determinados.

Esta notificación trae adjunta lo que se llama un Acta de Intervención. El Acta de Intervención es una pequeña nota mecanografiada identificada por un número y una fecha determinados, en la cual se indica la infracción cometida. En este caso, el exceso de velocidad, la cual es firmada por un Inspector de Tránsito de Ypacaraí. La notificación invita al supuesto infractor al pago voluntario de la infracción. La multa está establecida en 15 (quince) jornales mínimos diarios. El jornal establecido en aquella época –antes del aumento del salario mínimo del 5%– era de G.54.187, que multiplicado por 15, totaliza una multa de G.812.805. A dicha multa, la MUNICIPALIDAD DE YPACARAI le suma los gastos administrativos, equivalentes a 2 jornales (G.108.374), lo que totaliza una suma general de G.921.179. Si el supuesto infractor acepta la invitación y accede al pago voluntario de la multa, es favorecido por un descuento del 40% equivalente a G.325.122, lo que deja el pago total en la suma de G.596.057³. Dicho pago puede hacerse en la misma Municipalidad o en el Banco Visión SAECA, establecido para el efecto. En caso de que no se pague, el procedimiento de sanción continúa con el inicio y apertura de un sumario administrativo.

EL PROCEDIMIENTO

Si la persona desea pagar la multa puede hacerlo. Su cumplimiento será voluntario, no coactivo (forzoso) y en caso de que lo haga dentro del plazo, será favorecido con el descuento del 40%. Si no lo hace dentro del plazo, deberá abonar la totalidad sin el descuento. El pago cancelará completamente la obligación contra la entrega de un recibo.

Sin embargo, la persona puede omitir el pago, si así lo desea. La omisión (el no pago) iniciará un procedimiento de sumario administrativo que se llevará a cabo en el Juzgado

³ El salario mínimo vigente, por Decreto N° 6472 del 1 de abril de 2011, fue aumentado a G.1.658.232. Este nuevo salario deja fijado el jornal mínimo diario en G.63.778., que multiplicado por los jornales de la infracción (15) más los gastos administrativos (2), totalizan una multa total de: G.1.084.229. Cifra que, dicho sea de paso, puede variar de Municipio en Municipio de acuerdo a la aplicación de jornales utilizados.



de Faltas de Ypacaraí. El sumario se iniciará para la averiguación y comprobación de la infracción que se constata en el Acta de Intervención. La apertura del sumario será ordenada por una resolución llamada “auto interlocutorio”, conocida como “A.I.”, en la cual se fijará un día y una hora determinados de audiencia, para que el supuesto infractor dé su versión de los hechos que se le imputan. A la audiencia se puede asistir personalmente o por medio de un representante. El representante (apoderado) puede acreditar su calidad con una simple carta poder. No es necesario un poder propiamente dicho, sino una simple carta poder en la cual se establezca por escrito que la persona apoderada tiene las facultades de comparecer en representación del poderdante. En caso de que la persona no asista a la audiencia, el Juzgado tendrá por ciertos los hechos del Acta de Intervención y dictará sentencia en su consecuencia. Para las personas que deseen una mayor información, el Juzgado de Faltas de Ypacaraí está dirigido por la Juez abogada María Lucía Ramos de Jara y por su secretaria judicial Paola Lorena Apon-te, domiciliadas en Yegros 338 c/ Mcal. Estigarribia (Ypacarai) y con los teléfonos 0513-432267 y 0982-547660.

NUESTRA OPINIÓN

El sumario se rige –se rigió– por las disposiciones de la Ley N° 1276/98. Bajo esta ley –hoy derogada y como se verá más adelante–, la persona que tenga intención de defenderse en el sumario, puede hacerlo. Las personas deben recordar que la fotografía del vehículo con la constatación de la supuesta infracción es simplemente una semiplena prueba. Como tal, no será plena si es argüida de falsa o pasible de algún otro defecto. Además, el sumario será siempre de averiguación y comprobación. Por ende, la persona tiene la oportunidad de ofrecer sus defensas y probar que tal infracción no existió.

Ahora bien. Que exista o no una infracción dependerá de cada caso en particular. En tal sentido, no podemos emitir una opinión que sirva de regla general. Sin embargo, el **COLEGIO DE ABOGADOS DEL PARAGUAY** considera que existen dos argumentos claves que impiden a la MUNICIPALIDAD DE YPACARAI a sancionar y cobrar las multas: a) su *incompetencia* para multar supuestas infracciones de tránsito sobre rutas nacionales e internacionales y la *nullidad* del acta de intervención, por incumplimiento de formas legales y, consecuentemente, del sumario mismo. Estos argumentos, como se verán, son de derecho y no de hecho y, en consecuencia, sí pueden establecer una regla general.

INCOMPETENCIA DE LA MUNICIPALIDAD DE YPACARAI

La MUNICIPALIDAD DE YPACARAI no es competente en materia de infracciones de normas de tránsito sobre rutas nacionales ni internacionales. La norma supuestamente infringida es la Ordenanza Municipal N° 15/2008, así como sus complementarias N° 31/2009 y 49/2009. Conforme el Acta de Intervención, se viola específicamente el art. 124, que establece los *límites de velocidad*, con una máxima permitida de 50 km/h, al transitar la ruta Mcal. Estigarribia.



El antiguo Camino Central – Ruta N° 2, fue denominado RUTA MARISCAL ESTIGARRIBIA por el Decreto-Ley N° 3.258/1940. Esta Ruta –hoy internacional–, que une Asunción con Ciudad del Este, como salida terrestre al Brasil, no es competencia municipal en materia de infracciones de tránsito.

Si bien la ordenanza N° 15/2008 persigue fines loables (reducción de accidentes de tránsito dentro de la ciudad), dicha labor no puede hacerse sino en cooperación con la autoridad legalmente competente, o sea, con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), a través de su Policía Caminera. La MUNICIPALIDAD DE YPACARAÍ se atribuye competencias en materia de tránsito que no le corresponden (ordenanza 15/08), aprueba un “*Sistema de Comprobación de Infracciones*” (ordenanza 31/09) y contrata a la firma SETRAN PARAGUAY SA (privada) para la utilización del instrumento de control de velocidad denominado “Cinemómetro” (ordenanza 49/09), atribuyéndose facultades que la ley no le reconoce.

La normativa municipal enunciada excede normas legales vigentes. El uso de los caminos públicos trabajados o mejorados, todo usuario de caminos, transeúntes, conductor o propietario de vehículos, los vehículos del Estado y sus conductores están sometidos a las disposiciones del **Reglamento General de Tránsito Caminero**, establecido por **Decreto-Ley N° 22.094/47** (arts. 1 y 3), que encarga su cumplimiento al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), con la colaboración del Ministerio del Interior y de Justicia y Trabajo (art. 213). Dicho Reglamento, aprobado por Ley N° 9/1948, está vigente.

Las Municipalidades, como lo mencionáramos, sólo pueden limitarse a *cooperar* con el MOPC. La adopción de este reglamento es *optativa*, en cuanto la facultad se establece dentro del mismo Reglamento (art. 2) y se aclara, además, que la función de los Inspectores de Tránsito Municipales, así como la de la Policía Nacional, es sólo la de denunciar infractores (art. 216). En efecto, la misma Ley N° 1294/87 “*Orgánica Municipal*” establecía que la función de la Policía Municipal es la de prestar auxilio para el cumplimiento de las normas (art. 72). Es decir, la Municipalidad puede *coadyuvar* en el cumplimiento de las normas de tránsito, debe denunciar las infracciones, pero jamás puede multar ni sancionar infractores, lo cual cae exclusiva y excluyentemente dentro de la competencia del MOPC.

El Reglamento General de Tránsito Caminero es de alcance nacional. Como se podrá notar a simple vista, todas las disposiciones que lo componen abarcan las más variadas índoles en materia de tránsito. Contiene capítulos sobre vehículos, equipos, medidas y llantas (art. 13 *en adelante*), carrocerías y construcción (art. 30 *en adelante*), pesos brutos (art. 32 *en adelante*), luces de los vehículos (art. 39 *en adelante*), identificación (art. 55 *en adelante*), inscripciones y patentes (art. 63 *en adelante*), permisos de conducción (art. 69 *en adelante*); por citar algunos ejemplos. El Decreto-Ley contiene disposiciones que abarcan *radios urbanos*, cuando –por ejemplo– prohíbe parar o estacionar vehículos en las puertas de las casas de diversiones, templos o edificios de departamentos, reparticiones públicas, bancos y hoteles (art. 115), lo que también demuestra que la intención del legislador fue siempre abarcar toda la República, en todas sus rutas, aunque éstas atravesaran las ciudades del país. De hecho y de derecho, toda la



materia de VELOCIDAD está establecida en el Capítulo XII, así como las PENALIDADES en su Capítulo XX.

Actualmente, para el control de tránsito, la Municipalidad aplica la Ley N° 1939/02, "*De faltas de luces bajas encendidas*", que modificó el Decreto-Ley N° 22.094/47 de manera expresa. El Decreto-Ley N° 22.094/47 fue también modificado por Ley N° 536/75, que incorporó los nuevos montos de las multas con precios equivalentes a salarios mínimos vigentes. Todo lo mencionado tiene dos objetivos: a) demostrar que la normativa está vigente; que nuevas leyes y de nuestro tiempo se refieren a ella; y, que es distinta a la utilizada por la MUNICIPALIDAD DE YPACARAÍ, y b) demostrar que la normativa vigente tiene rango de ley y, por lo mismo, es superior en la prelación normativa nacional (art. 137 Constitución Nacional). Dicho de otra manera, la MUNICIPALIDAD DE YPACARAÍ se atribuye facultades que de derecho pertenecen al MOPC y que, a pesar de que existe una facultad de cooperar y coadyuvar en la regulación del tránsito, las diversas ordenanzas municipales dictadas por el Municipio son resoluciones de menor jerarquía y, como tales, no modifican ni afectan las disposiciones que reglamentan la autoridad del MOPC. En tal sentido, queda demostrado –de pleno derecho– que las competencias en materia de multas, sanciones y control de infracciones en materia de tránsito vehicular en rutas nacionales e internacionales, aunque estas crucen las ciudades del país, son exclusivas del MOPC y de su Policía Caminera y, por lo tanto, mal puede la MUNICIPALIDAD DE YPACARAÍ arrogarse tales atribuciones, salvo ilegalmente.

En suma a lo recientemente mencionado, la Ley N° 167/93, "*Que establece la Estructura Orgánica y funciones del MOPC*", reorganiza el Ministerio y crea la llamada DIRECCIÓN DE VIALIDAD, que ejecuta y aplica las disposiciones que le encomienden las leyes, decretos y reglamentos especiales que abarquen su función (art. 13). Esta Dirección de Vialidad fue reorganizada por Ley N° 75/69. La Resolución MOPC N° 2505/2010 encomendó a la Dirección de Vialidad la reglamentación de los dispositivos de disminución de velocidad en cruce de rutas importantes, zonas urbanas, salidas de fábricas, etc. (art. 1), así como la colocación de los mencionados dispositivos los que serán ejecutados –previa solicitud al MOPC– por las Municipalidades dentro de los ejidos municipales (art. 2). Además, la misma Ley N° 167/93 creó la DIRECCIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE, encargada de proponer políticas, formular reglamentaciones y normas, habilitar y fiscalizar todo lo referente al transporte terrestre automotor por carreteras de servicio nacional e internacional destinados a cargas y pasajeros (art. 22). La Ley N° 167/93 también creó la DIRECCIÓN DE CONTROL Y SEGURIDAD DE TRÁNSITO, que vela por la seguridad y asegura el cumplimiento de todas las disposiciones legales referentes a las condiciones técnicas, administrativas y financieras establecidas para la circulación de todo los vehículos transportadores de carga, pasajeros y particulares en rutas nacionales (art. 24). Lo dicho hasta aquí, también demuestra que **la competencia en materia de tránsito vehicular sobre rutas nacionales e internacionales permanece en manos del MOPC y con rango de ley**. Por último, también a modo de un nuevo ejemplo, la Ley N° 3877/2009 ordenó la eliminación de las rutas nacionales e internacionales del territorio nacional de los dispositivos llamados *lomadas o lomos de burros*; tarea que, de nuevo, fue encomendada al MOPC (arts. 1 y 2).



Las rutas del país son bienes públicos del dominio público del Estado (art. 1898, inc. e), Código Civil) y, como tales, son inalienables. Mal puede la Municipalidad apropiarse de ellos. En efecto, son bienes de públicos del dominio público municipales todos aquellos *que no pertenezcan a otra administración* (art. 134, inc. a), Ley 3966/10). El correcto usufructo de tales bienes debe ser también establecido por ley, no por ordenanza. A modo de ejemplo, la Ley N° 818/80 estableció que los tramos de rutas nacionales comprendidos dentro de los límites de la Municipalidad de Asunción pasan a formar parte de los bienes públicos de la misma (art. 1); bienes que deben ser mensurados judicialmente e inscriptos en los Registros Públicos (art. 2); sobre los cuales el cargo de mantenimiento y regulación de uso es delegado expresamente por ley nacional (art. 4).

Como se podrá notar a estas alturas, la inflación legal ha generado en las últimas décadas la confusión –quizá la mala costumbre– de creer que las atribuciones en materia de tránsito sobre las rutas son municipales. Pero el estudio detenido de la normativa vigente demuestra que la competencia pertenece al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y, en consecuencia, es atribución suya, exclusiva, regular y sancionar las infracciones de tránsito en las rutas del país. Los decretos-leyes citados, aprobados por leyes y con rango de LEY, están vigentes. Estos constituyen normas de jerarquía superior a las ordenanzas municipales y, como tales, tienen prelación en su cumplimiento. Por ende, la competencia sobre las rutas es y permanece en manos del MOPC y, por lo mismo, la MUNICIPALIDAD DE YPARACAÍ no tiene competencia para sancionar ni cobrar multas que no le corresponden.

NULIDAD DEL ACTA DE INTERVENCIÓN

Además de la incompetencia del Municipio, debe plantearse un incidente de nulidad contra el Acta de Intervención que constata la infracción y contra todo el sumario administrativo que es su consecuencia.

El Acta de Intervención no reúne las formas legales y, por lo tanto, es nula. Conforme las reglamentaciones municipales recién mencionadas, la MUNICIPALIDAD DE YPARACAÍ contrató una empresa privada y un sistema de control de velocidad en rutas que no son de su competencia. Con este sistema, las actas de intervenciones, en virtud de un CINEMÓMETRO, sacan una *fotografía* de un vehículo determinado y mencionan la velocidad del vehículo y la superación de un límite determinado. El acta describe la matrícula del vehículo, su propietario, el lugar, fecha y hora de la infracción, la descripción de la falta, la disposición legal infringida y datos del vehículo; todo firmado por un Director de Tránsito.

De conformidad con el art. 29 de la Ley N° 1276/98, hoy derogada y modificada por el art. 97 de Ley N° 3966/10, el procedimiento administrativo previo requiere ciertas formalidades. Y en nuestro caso, dichas formalidades fueron omitidas. Se omitió: a) la presencia del funcionario municipal en el lugar de la infracción, y b) la firma del imputado o de los dos testigos, en su defecto. De la observación inmediata del Acta de Intervención, la supuesta infracción se basa en una fotografía, sistema mediático que no demuestra la presencia *in situ* e



inmediata del oficial de tránsito así como tampoco se encontrará la firma del infractor ni la de los dos testigos que declaren haber visto la infracción de normas de tránsito.

Al respecto, la doctrina señala que *"antes de considerar los vicios, irregularidades y defectos de que es susceptible el acto administrativo, y este se considere "perfecto", se deben reunir dos condiciones: "validez y eficacia".* **Válido** es el acto que ha nacido de acuerdo al ordenamiento jurídico vigente. **Eficaz** es el acto que siendo válido reúne los requisitos para ser cumplidos, para ser puesto en práctica. De modo que la *"eficacia"* del acto se vincula a su ejecutoriedad, a su fuerza ejecutiva" (MARIENHOFF, MIGUEL. *"Tratado de Derecho Administrativo"*, página 460). En tal sentido, el Acta de Intervención impugnada no es válida porque no proviene de un ordenamiento jurídico vigente que respete la prelación jurídica constitucional (art. 137 CN) y, además, no es eficaz, pues no siendo válido, tampoco reúne los requisitos formales señalados (art. 29 Ley 1276/98, derogado y modificado por el art. 97 Ley 3966/10). Por lo dicho hasta aquí, en lo que hace al fondo de la cuestión, determinar si existió o no trasgresión a la normativa municipal de tránsito, le está vedado al Juzgado. Primero, por ser la Municipalidad incompetente, lo que tornaría un procedimiento inválido y una sentencia ineficaz y, segundo, en razón de que el Acta de Intervención constituye un acto administrativo imperfecto como legajo acusatorio, por contener vicios sustanciales en su elaboración, que no pueden ser subsanados en otra etapa, lo que lo anula y a su consecuente sumario.

LEY N° 3966/10

El Congreso ha ordenado las cosas. La nueva Ley N° 3966/10, en su art. 12, numeral 3, inciso b), establece expresamente que en las rutas internacionales la jurisdicción es exclusiva y excluyente del Gobierno Central, MOPC Policía Caminera. Sin embargo, esta es una ley que se sanciona en el 2009 y se promulga en febrero de 2010, por lo cual entró – recién– en vigencia desde este año, en marzo. Todas las multas, infracciones, actas de intervención y sumarios que hayan ocurrido o se hayan iniciado antes de marzo, se rigen por las leyes anteriores y recientemente mencionadas. Por su parte, las nuevas infracciones se registrarán por esta nueva ley y los procedimientos establecidos en ella. Esta ley, como mencionamos, ordenó las cosas ya que derogó expresamente las siguientes: N° 1294/87 "Orgánica Municipal"; N° 1276/98 "Que establece el Régimen de Faltas Municipales y el Procedimiento en Materia de Faltas Municipales"; N° 1733/01 "Que modifica el artículo 27, inciso g) de la Ley N° 1294/87, "Orgánica Municipal"; N° 1909/02 "De Loteamientos"; N° 2454/04 "Que modifica el artículo 26 de la Ley N° 1294/87 "Orgánica Municipal"; y, N° 3325/07 "Que modifica los artículos 38, 62, 163, 164 y 165 de la Ley N° 1294/87, Orgánica Municipal". (art. 283). Es decir, se hace un borrón y cuenta nueva de todo lo dicho. Todo lo derogado en marzo está vigente para casos anteriores a marzo. La Ley 3966/10 está vigente para todo a partir marzo de este año.

Por último, si bien es cierto que la ley no tiene efecto *retroactivo*, el procedimiento administrativo es de carácter inquisitivo y sumarial. Por ende, la nueva ley, al ser más benigna, debe aplicarse en cumplimiento del aforismo *in dubio pro reo*, en propio beneficio del supuesto infractor (art. 74 Ley 3966/10).



INCONSTITUCIONALIDAD

Anticipando una respuesta *ex officio* por parte de la MUNICIPALIDAD DE YPACARAÍ, no se podrá hacer valer contra ninguna persona que no haya sido parte la medida cautelar decretada por la Corte Suprema de Justicia, la cual ha suspendido los efectos de este artículo en la ley. La Municipalidad de Ypacarai –así como todas quienes accionaron– se atrincheró en el argumento de la autonomía municipal y confunde ésta con bienes que caen dentro del dominio público del Gobierno Central, como lo son las rutas nacionales; una suerte de arterias de comunicación vial a lo largo del país. Si bien la medida cautelar de suspensión de los efectos del artículo señalado ha sido decretada, la acción de inconstitucionalidad promovida por la Municipalidad no ha sido resuelta aún. Y, es más, en caso de que la resolución sea favorable, ésta sólo tendría efectos *inter partes* y no podría ser aplicada ni extendida a terceros en la cuestión (art. 260, num. 1, CN). Como si ello fuera poco, en caso de que la insistencia extendiese todo el argumento en la suspensión de los efectos de la nueva ley, aún así, suspendida la ley, la cuestión queda resuelta y retornaría a las manos del MOPC quien siempre y desde siempre fue el único órgano competente bajo las anteriores leyes vigentes.

DECRETO PRESIDENCIAL N° 6704/2011

Como una guinda al pastel, el Presidente de la República ha dictado el **Decreto N° 6704 de fecha 6 de junio de 2011**, el cual establece las normas de procedimientos de los Juzgados de Faltas y Contravenciones de la Dirección de Control y Seguridad de Tránsito Terrestre (Policía Caminera), del MOPC, para la aplicación del Reglamento General de Tránsito Caminero y disposiciones complementarias relativas al tránsito terrestre y la franja de dominio de las Rutas a nivel Nacional.

Este decreto organizó aún más la cuestión. Crea un Jefe del Departamento del Juzgado de Faltas y Contravenciones Central, que ejercerá la Superintendencia de los Juzgados Regionales (art. 3), con un Director de la Policía Caminera facultado para entender en cuestiones de contienda de competencia entre Juzgados Regionales (art. 4). Establece, además, que no se podrá sancionar a una persona dos veces por la misma falta en un mismo día (art. 8) y que sólo el funcionario de la Policía Caminera que constate uno o varios hechos que pudieran constituir faltas o contravenciones labrará un acta en el lugar de hecho (art. 12). El no pago de la multa dará inicio a un sumario (art. 15), ante un Juez que recibirá los antecedentes (art. 16), quien dictará una sentencia, recurrible ante el Director de Tránsito (art. 21).

Las disposiciones establecidas en el Decreto son claras y coherentes. Guardan el mismo trámite sumario y formal que con el que cuentan otras Instituciones Públicas. Sin embargo, lo importante aquí no es sólo su coherencia, sino la nueva prueba tangible que un Decreto dictado por el Gobierno actual hace mención y reglamenta nada más que las disposiciones del **Reglamento General de Tránsito Caminero**, establecido por **Decreto-Ley N° 22.094/47**, el cual encarga su cumplimiento al MOPC, aprobado por Ley N° 9/1948, con carácter de ley. Es decir, una prueba más que demuestra que el Reglamento Caminero sigue



vigente hace más de 60 años. Como si ello fuese poco, el Decreto es junto con la Ordenanza *una disposición jurídica de menor jerarquía*, como lo establece la Constitución (art. 137). Y, en tal sentido, este Decreto DEROGA las Ordenanzas Municipales en materia de tránsito vehicular sobre rutas nacionales, pues se refieren a la misma materia, dentro de la misma jerarquía, conforme lo establece el art. 7 del Código Civil. Queda pues demostrado que, de derecho, ya no se trata de discutir la velocidad a la que condujo un vehículo cualquiera, sino la expresa prohibición e imposibilidad jurídica de siquiera hacerlo, dada la ilegitimidad y la incompetencia. Y todo aquello que se ha hecho hasta hoy es, además, nulo.

Bajo tales argumentos, el Juzgado deberá decretar la incompetencia de la MUNICIPALIDAD DE YPACARAÍ y, en consecuencia, ordenar el sobreseimiento del sumario, ya que el Acta de Intervención que lo motiva fue labrada por una autoridad sin atribuciones para el efecto y, a la fecha de hoy, en función de disposiciones implícitamente derogadas por el Poder Ejecutivo. Finalmente, en el caso de que el Juzgado no declare la nulidad del Acta de Intervención y de todo el consecuente sumario, se expone al delito de exacción (art. 312 Código Penal), de manera personal y extensivo al Intendente Municipal, en caso de confirmarla por vía de reconsideración. Las partes no tendrán que ofrecer prueba alguna, ya que la cuestión, bajo tales argumentos, se basa sobre el derecho y no sobre los hechos y, en tal sentido, servirán como pruebas las constancias de todo el procedimiento.

Por todo lo expuesto, el **COLEGIO DE ABOGADOS DEL PARAGUAY** dictamina que existe incompetencia de la MUNICIPALIDAD DE YPACARAÍ en materia de sanción y cobro de multas por infracciones de tránsito sobre rutas nacionales e internacionales, así como la nulidad de las Actas de Intervención y su consecuente procedimiento sumarial por inconstitucionales e ilegales. Y, bajo tales argumentos, el Juzgado de Faltas debe dictar sentencia ordenando el sobreseimiento definitivo y el archivo del sumario de cualquier persona, sin afectar ni considerarse éste como antecedente alguno contra nadie.

ES JUSTICIA

COLEGIO DE ABOGADOS DEL PARAGUAY