

Procedimiento infraccional por tráfico vial y el “caso Kiwi”¹

Andrés Eduardo Celedón Baeza

Más allá de ciertas consideraciones que se han esbozado en la prensa nacional sobre el llamado “Caso Kiwi”, como:

- a) “el Carabinero es ministro de fe y certifica la infracción”;
- b) “que un ciudadano se sienta condenado antes de defenderse y que el principio de inocencia no exista”;
- c) “hay una especie de conflicto de interés, ya que es fácil que existan incentivos para utilizar ese mecanismo para recaudación municipal”;
- d) esto “genera que haya tribunales de primera, segunda o tercera categoría dependiendo de la comuna y los recursos que tenga el municipio”,

es posible hacer algunos comentarios.

En este caso, y en otros infraccionales, debemos distinguir varias situaciones que nos lleven a una claridad del asunto, que tienen su base procedimental en la Ley N° 18.287, sobre procedimiento ante los juzgados de Policía Local (LPJPL) que, en su título I, contempla un procedimiento ordinario que admite, según nuestro parecer, cuatro variantes:

- a) un procedimiento simplemente infraccional (como ocurre en las denuncias a las normas que regulan el tránsito público que no impliquen accidentes de tránsito);
- b) un procedimiento infraccional con contradictorio (en aquellos casos en que el denunciante sostiene la denuncia, por ejemplo, Conaf, por infracciones en materia de leyes de bosques);
- c) un procedimiento infraccional y civil, llamado mixto (como ocurre en aquellos casos en que la ley permite el ejercicio de la acción civil en sede de policía local, en virtud de normativa especial), y

¹ Publicado en El Mercurio Legal, 26 de enero de 2022.

<https://www.elmercurio.com/legal/noticias/opinion/2022/01/26/procedimiento-infraccional-trafico-vial.asp>

d) un procedimiento infraccional con modificaciones en leyes especiales (como ocurre, por ejemplo, en materia de Ley de Protección a los derechos del Consumidor).

Entonces, ¿a cuál de estas variantes corresponde el “Caso Kiwi”? Correspondería al indicado en la letra a), el cual admite nuevas distinciones, originadas de una contravención, en este caso, a las normas que regulan el tránsito público (Ley N° 18.290, denominada Ley del Tránsito), y así tenemos:

- a) contravención a las normas que regulan el tránsito público, en que el denunciado y el fiscalizador se encuentran presentes (sería lo de común ocurrencia, en que se constate presencialmente la contravención por el fiscalizador);
- b) contravención a las normas que regulan el tránsito público, en que el denunciado se encuentra presente y el fiscalizador no (sería el caso en que la infracción se constata mediante un sistema automatizado, como ocurre con infracciones en vías exclusivas o uso indebido de portales de peajes, o lo planteado en el proyecto de sistema automatizado de infracciones);
- c) contravención a las normas que regulan el tránsito público, en que el denunciado no se encuentra presente y el fiscalizador sí (como sería, por ejemplo, la detención o estacionamiento de un vehículo en zona prohibida, sin el conductor al volante);
- d) contravención a las normas que regulan el tránsito público, en que el infractor no puede ser fiscalizado de manera personal y el fiscalizador se encuentra presente (como sería el caso que la autoridad fiscalizadora disponga la detención para un control vehicular rutinario, o un control producto de una infracción, y aquella no se pueda realizar), situación respecto de la cual se tramitó una moción parlamentaria para eliminar dicha figura infraccional.

Si bien la normativa no habla de partes empadronados, la práctica judicial tiene por tales aquellos casos en el que contraventor a la normativa vial no se encuentra presente, pero también, pese a estarlo, no es posible su fiscalización personal, como ocurre con el caso de las vías concesionadas en la Región Metropolitana, el uso de vías exclusivas en varias ciudades del país o casos como el comentado, en que un vehículo es detectado a

exceso de velocidad y el conductor no permite su fiscalización, caso en el cual la autoridad fiscalizadora procede a identificar el vehículo y remitir la denuncia al juzgado de Policía Local correspondiente (art. 4, Ley 18.290).

Hasta acá tenemos la actividad de la autoridad administrativa en la constatación de una contravención a las normas que regulan el tráfico vial y, a partir de ello, surge la primera norma que permite garantizar los derechos del denunciado, teniendo presente que, en el caso particular, se denuncia al vehículo, con su respectiva placa patente, por un hecho que reviste caracteres de infracción y, conforme lo manda el artículo 3, de la LPJPL, la autoridad fiscalizadora efectúa una denuncia ante el Juzgado de Policía Local respectivo, el cual, luego de verificar los datos identificatorios del vehículo y corroborarlos con los antecedentes, que el mismo tribunal solicita al Servicio de Registro Civil e Identificación, procede a citar al denunciado (art. 8,LPJPL), esto es, por carta certificada al domicilio que el propietario del vehículo tenga registrado en el Servicio de Registro Civil e Identificación (art. 3, incisos 5,6 y 7,LPJPL), pues el domicilio electrónico aún no existe.

A la citada audiencia (art. 7, de LPJPL) podrá comparecer el denunciado con todos sus medios de prueba y se celebrará con o sin su asistencia, garantizando, el artículo 10 de la LPJPL el derecho a defensa, pues dispone que el denunciado podrá realizarla verbalmente o por escrito y, conforme lo dispone el artículo 15 del LPJPL, el juez, cumplidos los trámites del artículo 3, procederá a dictar sentencia de inmediato, salvo que estime que fuere necesario practicar alguna diligencia probatoria. La referida sentencia será notificada por carta certificada, conforme lo indica el artículo 18 de la LPJPL, salvo que el interveniente hubiese designado un medio electrónico de notificación, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo decimoséptimo de la Ley N° 21.394, continuador del artículo 10 de la Ley N° 21.226, que ha permitido que algunos tribunales locales tramiten por medios remotos, no solo para audiencias, sino para diversos trámites judiciales, como la formulación de descargos.

Contra dicha sentencia podrá interponerse recurso de reposición (art. 21, de LPJPL), fundado en la improcedencia de la sanción o su excesivo monto y, en el caso que, además, se imponga suspensión de licencia de conducir, se podrá deducir recurso de apelación ante la corte de Apelaciones respectiva.

Y como una garantía más de acceso a la justicia, la propia LPJPL permite la comparecencia personal, es decir, sin asistencia letrada (art. 7, inciso dos, de LPJPL).

Dicho lo anterior, cabe entonces clarificar algunos puntos trascendentales del caso en cuestión:

a) **Derecho a defensa:** uno de los mayores cuestionamientos sería que no existe derecho a defensa y que la persona sorprendida en una contravención a las normas del tráfico vial sería considerada culpable por el solo hecho de la contravención. Sin embargo, a diferencia de lo que ocurre en sistemas comparados, como el español o argentino, por mencionar algunos, nuestra normativa contempla mecanismos procesales que permiten asegurar que el derecho a defensa puede ser ejercido de manera escrita u oral, sin que este pueda ser restringido por el tribunal, incluso hoy, a partir de la Ley N° 21.226, los descargos; en algunos tribunales incluso pueden realizarse por vías remotas antes de dictarse la sentencia respectiva.

b) **Carácter de ministro de fe del fiscalizador:** los fiscalizadores no son ministros de fe, incluso así se ha sostenido: Ni carabineros, ni inspectores municipales, ni inspectores del Ministerio de Transporte son ministros de fe. Los jueces de policía los consideran solo ‘testigos abonados’ por su condición de empleados públicos. Los ministros de fe están expresamente señalados en el Código Orgánico de Tribunales y son los Notarios, Conservadores de Bienes Raíces, Archiveros y Receptores Judiciales y Secretarios de tribunales de la República, de esta forma, las infracciones cometidas y presenciadas por ellos, sin un medio efectivo de prueba, no constituyen un testimonio efectivo entonces, al ser funcionarios públicos reside en ellos la fe pública, que permite a los jueces considerar los relatos de los hechos contenidos en las denuncias infraccionales como de testigos abonados, es decir, que sus dichos son creíbles, pero que, no obstante, pueden ser desvirtuados por medios de prueba en contrario y con una amplia libertad probatoria (art. 7, inciso primero, LPJPL). A diferencia del sistema penal, y por una simplificación de las formas procesales, no existe la obligación del fiscalizador de sostener la denuncia, solo ponerla en conocimiento del tribunal, caso contrario, el sistema sería impracticable.

c) **Presunción de inocencia versus presunción de culpabilidad:** en el proceso infraccional no existe visos de presunción de culpabilidad ex ante, dado que, no obstante, ser un estándar del debido proceso el no considerar responsable de un delito a nadie sin sentencia que declare su responsabilidad, eventualmente podría extrapolarse dicho principio a materias infraccionales, entonces, no obstante manifestarse que pareciera ser que en el caso comentado opera la presunción de culpabilidad, ello no es así, dado que existe un procedimiento que permite establecer responsabilidades infraccionales en los hechos denunciados, previa tramitación de un proceso legal ajustado a variadas garantías. Sin perjuicio de lo anterior, nuestro sistema de infracciones al tráfico vial, a diferencia de otros comparados, se sustancia previa citación al denunciado y no con sistemas monitorios, sistemas administrativos de pagos de multa o simplemente automatizados, en los cuales no existe intervención de un órgano jurisdiccional.

En consecuencia, la normativa infraccional garantiza el derecho a defensa, que es el pilar básico de todo derecho para los justiciables, por supuesto, sujeto a análisis en cada caso particular, tanto del punto de vista del órgano jurisdiccional como del requirente del servicio de justicia local.

* *Andrés Eduardo Celedón Baeza es abogado, licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Concepción, magíster en Derecho por la U. Degli Studi di Génova y máster en Economía y Derecho del Consumo de la U. Castilla La Mancha. Actualmente se desempeña como docente de Derecho Procesal Civil y Derecho de Policía Local, además de integrante del Centro de Regulación y Consumo de la U. Autónoma de Chile e integrante de Red Procesal*