

Pros y contras de la nueva ley 26.363

La cantidad, magnitud y gravedad de los accidentes de tránsito, así como la cantidad de muertes que se produjeron a comienzos de este año, llevaron a las máximas autoridades de la Nación, ante el clamor y la presión de los distintos medios de comunicación masiva, a intentar asumir su grave responsabilidad en el tema mediante la rápida sanción de la ley 26.363 a nivel nacional, creando la expectativa de ser esta nueva norma, la que pueda poner fin a la matanza indiscriminada que entre los habitantes causan día a día los accidentes de tránsito, como producto de **un tránsito cada vez más anárquico, descontrolado, desquiciado, temerario y que no se aviene a cumplir en general, las más elementales normas de seguridad vial**, caos alentado y estimulado por la manifiesta **falta generalizada de controles eficaces y sanciones efectivas a los transgresores**, y la ausencia de la autoridad en la vía pública.

Las vastas expectativas creadas por la sanción de esta nueva ley, se encuentran altamente limitadas por el hecho que la misma, para tener vigencia legal en todo

el territorio nacional, **necesita la ratificación de todas y cada una de las provincias y de la Ciudad de Buenos Aires**. Si bien sus pro-



motores dicen tener acuerdos políticos por los cuales su ratificación se produciría en un breve lapso, experiencias anteriores crean la



incertidumbre acerca de los meses o años que dicho proceso llevará.

Sin embargo, eso no sería lo peor, ya que estimamos que es muy probable que tarde o temprano, se alcance la ratificación generalizada de la misma: y aquí comenzará tal vez **lo más difícil**, aquello en lo cual fallamos los argentinos muchas veces, en especial en lo que al tránsito se refiere, y que es en **lograr que dicha ley tenga vigencia práctica y real en cada una de las calles y rutas del país**, y que no se trate una vez más, como ocurre con la actualmente vigente legalmente

Ley de Tránsito 24.449, que tiene escasa vigencia real en las calles y caminos de nuestra patria, y causa entonces fundamental, su no vigencia, de los 22 muertos que en promedio causa el caótico tránsito a diario. Consecuentemente, será fundamental la decisión y el apoyo que todas las autoridades políticas del país otorguen a la misma, clave para su éxito o fracaso.

Pero más allá de estas consideraciones generales, cargadas de fundado escepticismo, querríamos analizar algunos de sus artículos más novedosos, a fin de hacernos una idea cabal de sus pros

y contras, o sea, en definitiva, si logramos el éxito de su vigencia real y efectiva en el país, en qué nos ayudará y en qué no a aumentar la seguridad vial y alcanzar un tránsito más ordenado, seguro y eficaz.

Algunos aspectos positivos

Esta nueva ley dedica gran parte de su articulado a la creación y puesta en práctica de lo que se llama la “Agencia Nacional de Seguridad Vial”, dando forma de alguna manera, al requerimiento reiterado de Luchemos por la Vida y otros, y que plasmáramos ya en carta documento que se envió al presidente Kirchner a pocos días de asumir su mandato, el día de la Seguridad Vial, 10 de junio de 2003, y en la cual le solicitáramos, entre otras cosas, **“... su compromiso para que la seguridad vial comience a ser una cuestión de política de estado, que tenga un lugar destacado en la agenda de gobierno, autoridades nacionales responsables del tema y su puesta en práctica y un lugar en el presupuesto nacional destinado a invertir en seguridad vial...”**

En esta tónica se crean también otros organismos, como el Registro Nacional de Licencias de Conducir, el de Estadísticas en Seguridad Vial y el Observatorio de la Seguridad Vial, estableciéndose un impuesto del 1% sobre las primas de los seguros de automotores como fuente de financiación de la actividad, además de las partidas que se destinen en la ley de presupuesto.

Pero su Capítulo II introduce varias modificaciones a la actual Ley

de Tránsito 24.449, algunas de las cuales despiertan desde ya luces y sombras, dudas y cuestionamientos, y generarán seguramente, polémica y debate. Así como otras lograrán el consenso de casi todos aquellos que nos preocupamos y ocupamos seriamente con todas nuestras energías a luchar por la seguridad vial y un tránsito ordenado.

Así se promueve la unificación



de los requisitos para otorgar la Licencia de Conducir, mediante **el otorgamiento de una Licencia Nacional**, otorgada por municipalidades o entes provinciales, pero autorizados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, teniendo en miras el **lograr la unificación** (y esperamos la elevación) **de los requisitos formales y de fondo, para otorgar las licencias.** Asi-

mismo establece el otorgamiento de **licencias con puntos**, dejando la organización del sistema por puntos a la reglamentación

Algunas facetas negativas o por lo menos cuestionables

► **Alcohol** - Si bien mucho se habló sobre el tema de la venta de alcohol en las rutas, **la ley sólo establece una “limitación”** que consiste, de acuerdo al actual proyecto de reglamentación, en una prohibición de venta exclusiva para su consumo en establecimientos que tengan acceso directo desde rutas o autopistas, **y sólo para el conductor** (nos preguntamos cómo va a saber el comerciante quién es conductor y quién no; también daría la impresión que sólo se prohíbe el expendio de alcohol para consumir en el lugar, pero no para comprar y llevar).

► **Retención de Licencias** - Se incorpora también **la retención preventiva de la Licencia de Conducir cuando se labren actas de infracción, por supuesta comisión de alguna de las faltas graves enunciadas** en el art.33 de esta ley. Producida la retención, y dentro del plazo de 30 días corridos, **el posible infractor de-**

berá presentarse personalmente ante el juez correspondiente, a fin de optar por pagar la multa en forma voluntaria o defenderse; **la no presentación hace presumir su culpabilidad.** Pero peor aún, si no se presenta dentro de los 90 días, **se destruirá la licencia retenida y caducará la habilitación para conducir.** En todos estos casos de retención de la licencia, **no se apli-**

Legislación

ca la prórroga de jurisdicción, por la cual el presunto infractor domiciliado a más de 60 kilómetros puede recurrir al juez de su domicilio. Estos artículos nos preocupan ya que querríamos que estas modificaciones a la ley tuviesen vigencia real y efectiva, y para ello, como ya hemos dicho muchas veces, y a tenor de la experiencia del mundo desarrollado exitoso en controlar y sancionar, **las sanciones y los procedimientos tienen**

personalmente ante dicho juez de Jujuy dentro de los 30 días, ya sea a pagar o a defenderse, se presumirá su culpabilidad y si no se presenta en Jujuy dentro de los 90 días, perderá su Licencia de Conducir. ¿Es esto razonable? ¿O nuevamente **vamos a hacer una ley tan severa e impráctica que haga sentir a la mayoría de la población que es injusta, y que por ende ni gobernantes ni gobernados la cumplan?**

bante que no siempre acredita la vigencia de un seguro. Destacamos que el proyecto de reglamentación que nos ha sido enviado no intenta ni siquiera minimizar estos, a nuestro juicio, **desaciertos de esta nueva ley, que conspirarán contra su eficacia,** y por ende contra lo que todos queremos: que sea un avance que permita salvar muchas vidas de accidentes evitables.

► **Mejoras en vehículos** - Llama la atención que en las mejoras para



que ser razonables y “posibles”. Veamos un ejemplo: un conductor pasa por una ruta en la provincia de Jujuy, donde un cartel indica una velocidad máxima de 40 km/h por estar atravesando un pueblo, y es sorprendido por un inspector circulando a 46 km/h. Dicho conductor habría cometido una de las graves infracciones prevista en el inciso “n” de dicho art. 33 al exceder la velocidad máxima en más de un 10%. Consecuentemente, la autoridad interviniente le retendrá la licencia de conducir. De acuerdo al texto de la ley, si dicho conductor que, supongamos vive en Buenos Aires, no comparece

► **Faltas graves** - Tampoco compartimos el criterio que llevó a los legisladores a elegir como faltas graves, por ejemplo (inciso “y”) “carecer del comprobante que acredite tener contratado seguro contra terceros”. **Aquí lo grave es no tener un seguro vigente, y no el carecer del comprobante,** ya que muchos pueden tener también el comprobante y el seguro no estar vigente por muchas razones, como por ejemplo la falta de pago de una cuota. Habrá que pensar en un **sistema computarizado donde se pueda consultar cuál vehículo tiene un seguro vigente y cuál no,** con independencia de un compro-

vehículos previstas en el art. 29, no se haya incluido la elemental exigencia de apoyacabezas o cabezal de seguridad para los asientos traseros de los vehículos, que la ley actual no exige, ni se haya incorporado tampoco la exigencia de asientos o butacas o sillas especiales para bebés y niños, que tampoco exige actualmente la ley, así como la provisión o no de las mismas por parte de taxis y remises, a quienes también se deberá exigir, a nuestro juicio, cinturones de seguridad inerciales para uso de los pasajeros.

