

PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN, ...

Artículo 1º: Derógase el inciso e) del artículo 13 de la Ley N° 24449, de Tránsito.

Artículo 2º: Invítase a las provincias y a la Ciudad de Buenos Aires a adherir a la presente ley.

Artículo 3º: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Varinia Lis MARÍN

DIPUTADA NACIONAL

FUNDAMENTOS

Sra. Presidenta:

El presente proyecto propone la derogación de las disposiciones de la Ley de Tránsito que regulan el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir (LNC) a personas mayores de 65 años, reduciendo la extensión de su vigencia respecto a la que establece para el resto de los solicitantes.

Ese trato especial no encuentra hoy aval alguno, en tanto desconoce el aumento de la vitalidad que han ganado en el siglo pasado las personas a partir de los 60 años de edad.

Pero tampoco lo tiene en el plano estrictamente jurídico, ya que colisiona con los términos de la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos de las Personas Mayores, aprobados por la Ley N° 27360 y con jerarquía constitucional a partir de la reciente sanción por este Congreso de la Ley N° 27700.

Las estipulaciones a derogar son las dispuestas en el inciso e) del artículo 13 de la Ley N° 24449, el cual establece que “a partir de la edad de los SESENTA y CINCO (65) años se reducirá la Licencia Nacional de Conducir. La autoridad expedidora determinará, según los casos, los períodos de vigencia de las mismas, dentro de los parámetros de la reglamentación;”.

Por su parte, la reglamentación a la que alude el inciso transcripto, en el inciso e) del artículo 13 del Título Preliminar, Anexo I, del Decreto N° 779/95, modificado por el Decreto 1716/08, dispone que la LNC para personas mayores de 65 años les permitirá acceder a toda clase de licencias por 3 años, rindiendo los exámenes correspondientes (punto e.1), pero sólo podrán acceder a la renovación de la licencia de conducir vehículos clases C, D y E, por un año (punto e.2), mientras que las personas de más de 70 años podrán renovar su licencia sólo anualmente, rindiendo también los exámenes de rigor (punto e.3).

La normativa aplicable a los mayores de 65 años contrasta así, con la que rige para el resto de los conductores en el inciso c), artículo 13, tanto de la ley como de la reglamentación citadas, según las que la regla general es que la LNC se otorgará con una validez temporal máxima de CINCO AÑOS.

Así, el punto c.2. del artículo 13 del decreto antedicho dispone que “las personas de entre 21 y 65 años de edad serán habilitadas por el máximo que establece la ley y podrán acceder a todas las clases de licencias de conducir establecidas por el artículo 16 de la Ley 24449”.

Como esbozábamos al principio, las normas de la Ley de Tránsito que describimos lucen hoy absolutamente anacrónicas, a la luz del aumento de la longevidad que se experimentó en los últimos tramos del siglo pasado y de la vitalidad que se ha ganado a partir de los 60 años.

La Organización Mundial de la Salud describe dos tipos de respuestas normativas frente a este fenómeno¹.

Por un lado, un modelo que se centra en las carencias y que considera a la vejez como un período de vulnerabilidad y desconexión y que la aborda desde una perspectiva en la que el deterioro y la irrelevancia progresiva parecen inevitables. Evidentemente, las normas que aquí proponemos derogar se enrojan en este criterio.

Por el otro, dice la OMS, “están los modelos que hacen hincapié en la importancia de la participación social en la edad avanzada, la contribución que las personas mayores pueden hacer en todos los niveles de la sociedad y el potencial para que esto sea lo normal y no una excepción. Desde este punto de vista los 70 se convierten en los nuevos 60 y los responsables de tomar decisiones procuran superar los estereotipos anticuados y fomentar el envejecimiento activo o pleno, con el fin de crear una sociedad donde las contribuciones de las personas mayores superen de modo general las inversiones sociales.”²

En esa concepción se reconoce esta iniciativa, la que por otro lado es la que se ajusta a nuestro ordenamiento jurídico luego de la ya mencionada

¹ Organización Mundial de la Salud (OMS), Informe Mundial sobre el Envejecimiento y la Salud, 2015. En https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/186466/9789240694873_spa.pdf al 24/11/2022.

² *Ib.*, p. 8

jerarquía constitucional otorgada a la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos de las Personas Mayores.

El máximo rango normativo de dicho tratado frente a la menor jerarquía de la Ley de Tránsito impone la derogación aquí propiciada, en tanto consagra una clara discriminación sobre las personas mayores de 65 años.

En tal sentido, el artículo 5° de la Convención, entre los derechos protegidos, reconoce el derecho a la igualdad y a la no discriminación por razones de edad, a la que define en su artículo 2° como “cualquier distinción, exclusión o restricción basada en la edad que tenga como objetivo o efecto anular o restringir el reconocimiento, goce o ejercicio en igualdad de condiciones de los derechos humanos y libertades fundamentales en la esfera política, económica, social, cultural o en cualquier otra esfera de la vida pública y privada.”

Resulta evidente que la Ley de Tránsito y su reglamentación, en tanto reducen la vigencia de la LNC a personas mayores de 65 años, respecto del máximo lapso de cinco años que establece para el resto de los aspirantes a conductores, encuadra perfectamente en la definición que acabamos de transcribir.

Es que no se encuentran razones que permitan sostener que la mayor o menor aptitud para encontrarse al volante de un automóvil dependa de la edad, ya que, como surge del Informe de la OMS, nadie envejece igual³.

La menor extensión para la licencia de una persona mayor de 65, entonces, sólo encuentra explicación en el prejuicio de equiparar la vejez con la incapacidad o la pasividad, y tendrá por efecto, a no dudarlo, el desaliento a practicar una actividad crucial para su autonomía e independencia, como es la de conducir.

Al respecto, se ha dicho que “Para el derecho, la discriminación por edad trae aparejada una compleja serie de efectos negativos, que inciden de manera directa sobre la persona en cuestión y producen vulnerabilidad y “dislocación social”. En términos de McGowan, reiterados en investigaciones recientes, por su causa se generan pérdidas importantes de espacios, funciones y valoración personal que se expresan en el status social disminuido y en la decreciente participación social.”⁴

Otro aspecto derivado de la menor vigencia de la LNC para mayores radica en el mayor costo que ello les insume, un problema que hemos abordado en otra iniciativa en la que proponemos garantizar la gratuidad del

³ Ib., p. 7. “Esta diversidad es una característica distintiva de la edad avanzada. Significa que algunas personas de 80 años tienen niveles de capacidad tanto física como mental similares a la de muchos jóvenes de 20 años.”

⁴ DABOVE, María Isolina, *Derecho de la Vejez*, p. 43, Ed. Astrea, 2018.

Certificado Nacional de Antecedentes de Tránsito (CENAT) que es exigido en el otorgamiento y en cada renovación, lo que permitiría morigerar lo inequitativo que significa exigir el pago del arancel todos los años, como ocurre a partir de los 70 años de edad, cuando el resto de los conductores lo abona cada cinco años.

Pero volviendo al presente proyecto, proponemos aquí que les sea aplicable a los mayores de 65 años, la norma del inciso c) del artículo 13 de la Ley de Tránsito, según la que "Las licencias podrán otorgarse con una validez de hasta CINCO (5) años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico. De registrar antecedentes por infracciones graves o en cantidad superior a la que se determine por vía de la reglamentación, se deberán revalidar los exámenes teórico-prácticos;".

La transcripción, aun a riesgo de resultar reiterativa, pretende remarcar que, según esta iniciativa, la vigencia de la LNC podrá ser menor a cinco años y que, además, le serán exigibles los mismos exámenes que al resto de los aspirantes a conductores, pero en ningún caso podrá considerar relevante para ello su edad.

Finalmente, parece pertinente finalizar diciendo que por la Convención Interamericana nuestro país ha asumido el compromiso de adoptar medidas para prevenir, sancionar y erradicar prácticas contrarias a sus disposiciones, tales como la clara discriminación por edad que subsiste en la Ley de Tránsito

para los mayores de 65 años, un vestigio de “viejismo” que es necesario suprimir.

Por las razones expuestas, solicito a mis pares su acompañamiento en la aprobación del presente proyecto.

Varinia Lis MARÍN

DIPUTADA NACIONAL