



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE LEY

El Senado y La Honorable Cámara de Diputados de La Nación, etc.

Ley de Alcohol cero al volante.

Modificaciones al art. 48 y art 77 de la Ley de Tránsito n. 24.449

del art. 17 de la Ley de Lucha contra el alcoholismo n.24.788

Artículo 1: Sustitúyase el art.48 inc. a) de la Ley 24.449, por el siguiente texto:

Art. 48 inc. a) Queda prohibido conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir. ***También queda prohibido conducir cualquier vehículo incluso aquel destinado al transporte de pasajeros, de menores o carga, como la conducción de motocicletas o ciclomotores, con un índice mayor a cero (0) miligramos de alcohol.*** La autoridad competente realizará el respectivo control mediante método adecuado y aprobado para tal fin por el organismo sanitario.

Artículo 2: Modifíquese el art. 77 inciso m) Ley 24.449 como a continuación:

Art.77- Clasificación. Constituyen faltas graves

m) ***La conducción con un índice mayor al cero (0) miligramos de alcohol,*** en estado de intoxicación por estupefacientes u otra sustancia que disminuya las capacidades psicofísicas normales.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Artículo 3: Modifíquese el art.17 Ley 24.788 por el siguiente texto:

Art. 17: ***Las normas que establecen la prohibición de alcohol*** en sangre para la conducción de vehículos con motor integran las políticas públicas de salud contempladas por esta ley, hallándose destinadas a reducir la mortalidad y la morbilidad derivadas de la siniestralidad vial.

Artículo 5: de forma

Ingrid Jetter
Diputada Nacional

Cofirmantes:

Dip. Gustavo R. Hein, Dip. Héctor A. Stefani, Dip. José Luis Patiño



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Los accidentes viales con víctimas fatales y/o con lesiones graves constituyen una preocupación mundial y nuestro país no está ajeno a ella.

Como de público conocimiento, el alcohol es una de las dos más importantes causas de accidentes de tránsito con muertes y/o heridos graves. En países de altos ingresos per cápita, los accidentes viales por motivos de consumo de alcohol alcanzan el 20% del total, mientras en los países con medios y bajos ingresos estas cifras son superiores al 69%¹.

Si bien en el decenio de la seguridad vial establecido por las Naciones Unidas WHO 2010-2020, nuestro país demostró una reducción neta de víctimas fatales calculada en -13,47%. (véase gráfico n.1 y gráfico n.3. Fuente: Luchemos por la Vida)², este dato sólo no refleja la problemática de los siniestros en el país, ya que el cuadro se agrava cuando se considera el número de lesionados/das graves a causa de accidentes incluso de peatones.

La inseguridad vial constituye una preocupación para la salud de la población argentina y atraviesa a todos los gobiernos hasta la actualidad.

En efecto, la cantidad de lesionados/das por siniestros viales ha mantenido un crecimiento constante, con los costos que ello significa en términos sociales y económicos además de aquellos a nivel individual.

Un análisis más cabal de la problemática, requiere considerar otros datos para comprender el estado de la situación y al que responde la propuesta de modificaciones legislativas dadas.

Los siniestros con víctimas fatales, en nuestro país alcanzan el 5% del total de los accidentes registrados. Pero los siniestros con víctimas con lesiones graves y leves alcanzan al 95%. Además, se estima, en concordancia con los datos internacionales, que las víctimas con lesiones graves serían superiores de aquellas leves. Es decir, hoy en día una señal importante sobre el grave estado en que se encuentra la seguridad vial nacional, está dada por el número de lesionados/das graves y leves que se reportan y que resulta marcadamente elevado.

En el 2017, la tasa de siniestralidad con víctimas en el país, o sea, la relación entre los siniestros, población y parque vehicular por cada 100 mil habitantes, alcanzó una media nacional de 222, y en algunas provincias fue superior, como verificado en Corrientes, Catamarca, Buenos Aires, Santa Fe, La Rioja, Neuquén y CABA. A su vez, la tasa de

¹ “Beber y conducir: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales”. pág. 4. Organización Panamericana de la Salud, Washington 2010.



H. Cámara de Diputados de la Nación

siniestros con víctimas, pero por cada 10 mil vehículos, indicó una media nacional de 44, y con una tasa mayor también observada en Corrientes, Catamarca, Neuquén, La Rioja, Santa Fe y Salta. En referencia a ambas tasas, cabe destacar que la provincia de Córdoba, una de las primeras provincias en adoptar una legislación de alcohol cero en la conducción de vehículo, presentó el menor número.

Considerando los datos del parque vehicular en el país, y con ello indirectamente la exposición a la siniestralidad, se infiere que existe una débil correlación, entre la tasa de motorización y la tasa de mortalidad. Y ello en la medida que seguramente el aumento de los vehículos, especialmente de auto-vehículos, significó la incorporación de mayores sistemas de seguridad que han reducido el nivel de fatalidad de los siniestros. En tal sentido el informe del ASV del 2018 destacó que el número menor de accidentes registrados en la región patagónica respondería en parte, al número mayor de nuevos vehículos incorporados en los últimos años, en contraste a lo observado en las provincias del norte argentino, donde el número de registro auto-vehicular es menor y el número de siniestros viales con víctimas es particularmente elevado.

Según datos del DNRP (Dirección Nacional de Registro Patentes), en el 2016 se registró en el país 21.633.587 vehículos, entre los cuales era noto el aumento de los moto-vehículos (del 17%)³ o sea, de los denominados por la OMS: usuarios vulnerables de la vía pública. Dicha tendencia en aumento se corresponde a la participación mayor de este tipo de vehículos en los siniestros viales, los cuales alcanzaron, en el 2017, el 40% del total. Al respecto cabe evidencia que la participación del parque moto-vehicular representa más del 50% en las regiones del NEA y NOA, a diferencia de presencia superior a la media nacional registrada de automotores en las regiones del AMBA (74,8%) y en la región patagónica (80,9%).

Por otra parte, en base a **los datos reportados por el Ministerio de Salud de la Nación sobre las defunciones totales por causas externas en el país**, la cuarta macro causa de mortalidad, aquellas correspondientes a **accidentes de tránsito de vehículo motor y otros accidentes de transporte constituyeron en el 2019 el 20 % de subtotal**⁴. Y constituyendo sobre todo para los jóvenes de entre 15 a 34 años, la principal causa de muerte. Lo cual se traduce indudablemente en una carga relevante para toda la sociedad, que se lee en termino de años de vidas potencialmente perdidas⁵, en discapacidades y enfermedades inclusive psicológicas que acarrear por toda su vida.

³ El parque vehicular registrado por el DNRP a diciembre del 2016 y para el intervalo desde el 2013 al 2015 registro una variación creciente, con un 22% de maquinarias, el 17% de moto-vehículos y en un 8% auto-vehículos. Pag. 30. “Situación de la seguridad vial en Argentina. Datos y análisis para un abordaje integral del problema”. Ministerio de Transporte. Presidencia de la Nación. Marzo, 2018.

⁴ Estadísticas vitales. Información básica año 2019. Ministerio de Salud Argentina, pág.74. Considerando solo el total de “Accidentes de tráfico de vehículo de motor” y “Otros accidentes de transporte, inclusive secuelas”.

⁵ Se calcularon para el 2016 un total de 187.699 años de vidas potenciales perdidas (AVPP), de las cuales para el grupo de edad entre 15 a 24 años, las víctimas fatales por accidentes se traducen en un total de 59.875 de anos. (Pág. 81. “Situación de la seguridad vial en Argentina. Datos y análisis para un abordaje integral del problema”. Ministerio de Transporte. Presidencia de la Nación. Marzo, 2018).



H. Cámara de Diputados de la Nación

Como mencionado al inicio, junto a las pérdidas fatales, el número de personas que resultan heridas y/o padecen alguna lesión o patología como consecuencia de los siniestros viales no es insignificante en nuestro país, y peor aún se evidencia en tendencia ascendente. Si bien al respecto no se cuenta con datos del todo precisos por falta de registros nacionales homogéneos, se estima que entre el 2014 y 2016, estas lesiones por siniestro viales aumentaron en un 10% e involucran al 95% del total de las víctimas registradas.

Los costos sociales de los siniestros viales, a su vez se estiman que alcanzan al 1,7% del PBI del país (ASV 2019), contemplando con ello que los accidentes impactan no sólo sobre las familias de las víctimas sino también en el sistema judicial, económico y de seguros.

Los accidentes viales constituyen un flagelo que nos acompaña hace bastante tiempo no obstante sean potencialmente evitables por los avances tecnológicos en seguridad y control, la comunicación y las modificaciones de legislación llevadas a cabo.

Solo durante la vigencia de las restricciones a la circulación por la pandemia se observó un notable declino de los siniestros en el país, pero que una vez flexibilizadas estas, los siniestros fatales retornaron a sus niveles frecuentes ⁶(véase gráfico n.2), con fatalidades donde los jóvenes y el consumo de alcohol fueron los protagonistas, y ocuparon las portadas de los diarios nacionales y locales. Es decir, los accidentes viales fatales y con víctimas graves constituyen aún en pandemia una materia de salud de seria preocupación para nuestro estado y es claro que la legislación nacional vigente, no ha alcanzado la aceptación social que se esperaba, concibiendo inclusive los límites vigentes de alcoholemia, como demostrados por diferentes encuestas, como márgenes sobre los cuales es factible especular o peor aún como permisos implícitos a conducir aun luego de haber bebido alcohol.

Consumo de alcohol y siniestros viales en el país.

La OMS señala que a partir de un CAS 1,1gr/l (consumo de alcohol en sangre) el organismo se ve afectado. Sin embargo, diferentes estudios han evidencia que aun en dosis menores y por diferentes factores que pueden variar inclusive para la misma persona, los efectos del alcohol pueden reducir las capacidades cognitivas, la visión y los niveles de reacción. Por ello se afirma que el consumo de alcohol aún en pequeñas dosis por usuarios de las vías públicas, aumenta la probabilidad de estar involucrado en un accidente vial, inclusive si este es un peatón.

Asimismo, se indica que bajo los efectos del alcohol se es más proclive a adoptar comportamientos inseguros como puede ser las “picadas”, dejar de usar el casco o del cinturón de seguridad.

⁶ “En el comienzo de la pandemia y con el establecimiento del Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio, la circulación de vehículos en el país cayó un 90%, subiendo luego en los meses siguientes, pero sin alcanzar los niveles previos. La comparación de las cifras del 20 de marzo al 1° de junio de 2019 con las del mismo periodo de este año indican un descenso del 80% en la cantidad de víctimas fatales por siniestros viales.



H. Cámara de Diputados de la Nación

El estudio sociocultural llevado a cabo por el Observatorio Vial en 2016, arrojó que el 11% de los conductores a nivel nacional de vehículos de automotor y motomotor declaró haber conducido bajo los efectos del alcohol en el último mes. Estas declaraciones a su vez aumentan entre los jóvenes de 17 y 35 años de ambos tipos de vehículos, colocando a este grupo etario como aquel con una percepción del riesgo menor ante la problemática del consumo de alcohol y su asociación a la conducción en la vía pública.

El análisis llevado a cabo en base a los controles de alcoholemia por parte de agentes de tránsito municipales sobre 21.500 conductores en 14 municipios pertenecientes a las provincias de Misiones, Entre Ríos, Mendoza, La Pampa, Buenos Aires, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego durante el 2017 reveló: *que los jóvenes (16 a 34 años) presentaron alcoholemias positivas (15,5%) en un 58% más que los adultos (6,5%), lo que confirma que los primeros constituyen el perfil más vulnerable frente a la siniestralidad vial en asociación al factor de riesgo consumo de alcohol previo a la conducción*”. A su vez, *el análisis de los resultados positivos de alcoholemia permitió observar que la media de concentración de alcohol en sangre (CAS) de los jóvenes fue de 1,04 g/l. Este dato resulta significativo considerando que el CAS se encuentra muy por encima del máximo permitido por la Ley Nacional de Tránsito N°24.449 (0,2 g/l para motos y 0,5 g/l para autos)*⁷.

Jurisprudencia internacional y provincial – resultados alcanzados.

La presente propuesta no solo se circunscribe a la jurisprudencia aplicada en algunas de nuestras provincias sino también a la tendencia internacional respecto a la seguridad vial, como se puede verificar también en la región, más precisamente en: Uruguay, Paraguay y Brasil.

El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), por ejemplo, en base a un estudio publicado en el 2019, resaltó como el límite cero de alcohol podría reducir a la mitad por año la totalidad de víctimas fatales y graves vinculadas al consumo de alcohol en Europa. De este modo, el organismo ha recomendado a todos los estados partes, según cuanto definido en el Plan Estratégico de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, a adoptar mayores medidas y trabajar para armonizar las legislaciones al solo límite cero para todas las tipologías de conductores y vehículos, como ya realizado por Hungría, Rumania, Eslovaquia y República Checa.

(Véase la campana por el nivel cero de alcohol al volante:
https://www.youtube.com/watch?v=-92Z5nbPCzs&feature=emb_title)

Hasta hoy en el país, en siete provincias rige la tolerancia cero en la conducción de vehículos: Córdoba, Salta, Tucumán, Entre Ríos, Jujuy, Río Negro y Santa Cruz y en varias ciudades también se han adoptado también resoluciones en igual sentido.

⁷ “Situación de la seguridad vial en Argentina. Datos y análisis para un abordaje integral del problema”. Ministerio de Transporte. Presidencia de la Nación. Marzo, 2018 Pag.33.



H. Cámara de Diputados de la Nación

En definitiva, se busca sumar una propuesta a las ya presentadas en ambas cámaras del Congreso y en espera de tratamiento, con el fin de dar fuerza al reclamo que diferentes organizaciones sociales y entes del sector privado, proclaman desde hace tiempo y que ciertamente deberá ser acompañada por otras políticas basadas en una recolección de datos de mayor calidad, evaluaciones constantes que se sumen a las tareas de prevención efectivas por medio de la educación y del control.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares me acompañen con el presente proyecto

Ingrid Jetter
Diputada Nacional

Cofirmantes:

Dip. Gustavo R. Hein, Dip. Héctor A. Stefani, Dip. José Luis Patiño



H. Cámara de Diputados de la Nación

ANEXO I- GRAFICOS

Gráfico n. 1: Total de muertes en siniestros viales en el país desde el 2010- 2019

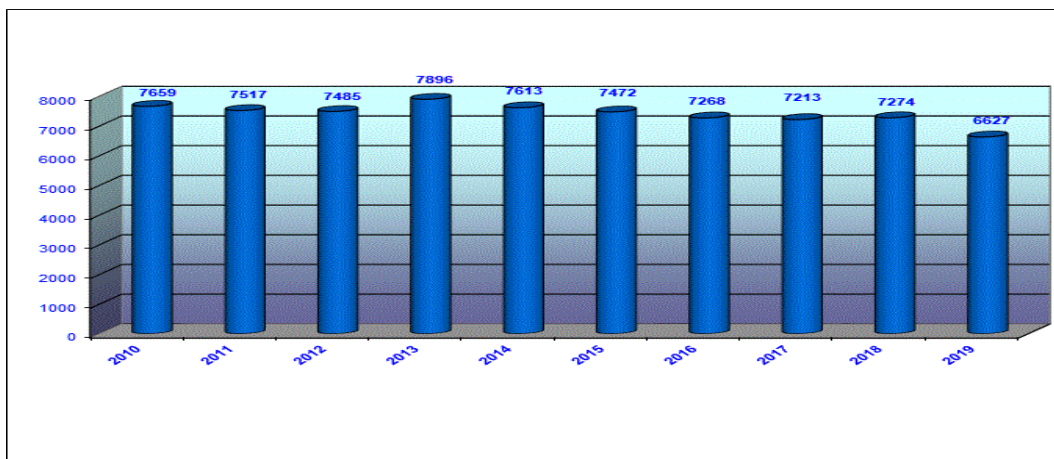
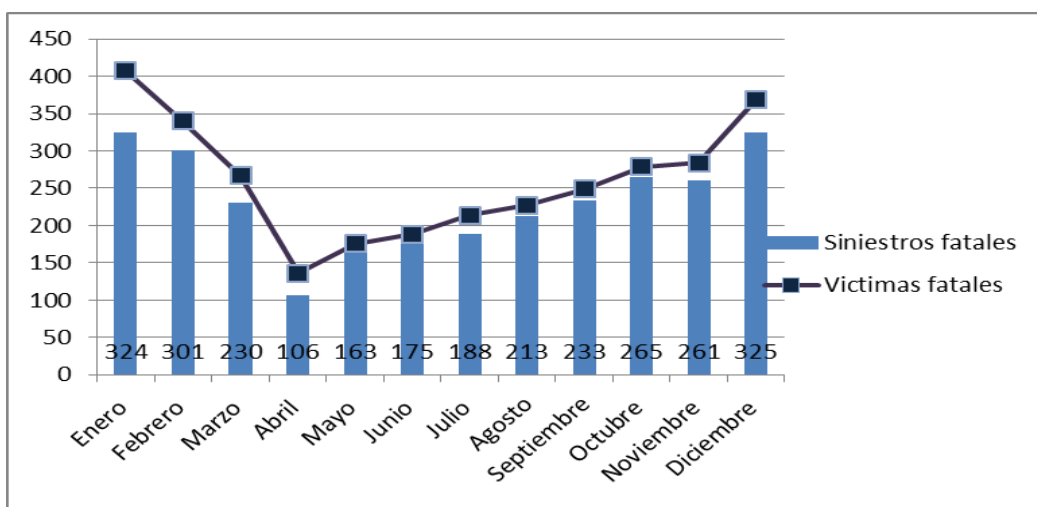


Gráfico n.2: Total mensual de víctimas y siniestros fatales 2020





H. Cámara de Diputados de la Nación

Gráfico n.3: Total de muertes en siniestros viales en el país desde 1992-2019

