

**PROYECTO DE LEY**  
**EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS**  
**DE LA NACIÓN ARGENTINA**

**SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:**

ARTÍCULO 1 °.- Modifícase el inciso a) del artículo 48 de la ley N ° 24.449 —Ley de Tránsito—, el cual queda redactado de la siguiente manera:

ARTICULO 48.- PROHIBICIONES. Está prohibido en la vía pública:

- 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. Conducir cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a tal fin por el organismo sanitario.

ARTÍCULO 2°.- Invítase a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente ley.

ARTÍCULO 3°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo

## FUNDAMENTOS

Cada año, las colisiones causadas por el tránsito causan la muerte de aproximadamente 1,3 millones de personas a nivel mundial, siendo más de la mitad de las defunciones por accidentes de tránsito afectadas a usuarios vulnerables de la vía pública, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas (OMS, 2021)<sup>1</sup>.

Argentina no es ajena a este escenario, tal es así que en nuestro país las consecuencias sobre la salud que genera la inseguridad vial son consideradas una epidemia<sup>2</sup>. Según las estadísticas oficiales publicadas por la Dirección Nacional de Observatorio Vial (2019)<sup>3</sup>, durante el año 2019 se han registrado 99.221 siniestros con víctimas. Estos siniestros dejaron como consecuencia a 4.911 personas fallecidas, esta cifra implica una tasa de mortalidad 10,9 cada 100 mil habitantes, y la tasa de fatalidad fue de 2 cada 10 mil vehículos registrados. En cuanto a los heridos, 117.150 personas sufrieron algún tipo de lesión, sea leve o grave, a causa de la siniestralidad vial.

El consumo de alcohol, y otras sustancias psicoactivas (en adelante SPA), se identifica como uno de los principales factores de riesgo de la seguridad vial. Siguiendo el estudio de la Dirección de Seguridad Vial (2019), el 28,0% de los pacientes conductores siniestrados han declarado el consumo de alguna SPA previo a la ocurrencia del siniestro vial, siendo el alcohol, la SPA más consumida. En este sentido, se ha podido evidenciar que el 25,1% de los conductores siniestrados declararon haber consumido alcohol en las horas previas al siniestro vial.

---

<sup>1</sup> Extraído de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

<sup>2</sup> La OMS declara que para que una enfermedad pueda considerarse epidemia debe superar una tasa de mortalidad de 10,0 por cada 100.000 habitantes. Extraído de [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv\\_ov\\_anuario\\_estadistico\\_2019\\_final.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_ov_anuario_estadistico_2019_final.pdf)

<sup>3</sup> Se utiliza este anuario dado que el del año 2021 no se encuentra disponible al momento de elaboración del presente proyecto, y que el año 2020 fue un año atípico ya que las restricciones a la movilidad por la Pandemia del COVID-19 tuvo impacto en la cantidad de accidentes de tránsito registrados.

Tal como lo describe la Organización Panamericana de Salud (OPS, 2021), "además del sufrimiento humano causado por las lesiones provocadas por el tráfico, [los accidentes de tránsito] también ocasionan una pesada carga económica para las víctimas y sus familias, tanto a través de los costos de tratamiento para los heridos como por la pérdida de productividad de los muertos o personas que quedan con condiciones de discapacidad. En términos más generales, los siniestros de tránsito tienen un grave impacto en las economías nacionales, lo que ha costado a los países el 3 % de su producto interior bruto anual".

Nuestra legislación actual de tránsito (Ley 24.449) permite conducir un automóvil con un límite de alcohol que no exceda los 500 miligramos por litro de sangre, mientras que para conductores de motocicletas/ciclomotores el límite es de 200 miligramos por litros de sangre<sup>4</sup>. Para el caso del transporte de pasajeros de menores y de carga queda prohibido hacerlo cualquiera sea la gradación de alcohol en sangre.

El presente proyecto busca reducir los límites de alcohol en sangre permitidos para conducir, teniendo en cuenta la tendencia global de reducción de la tolerancia de alcohol "al volante", las recomendaciones técnicas y las experiencias de otros países de la región.

En primer lugar, se han tomado en cuenta las recomendaciones del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) de no llevar a cero el límite legal de tolerancia de alcohol en sangre dadas las características técnicas de los equipos de medición de concentración de alcohol en aire exhalado actualmente en uso en nuestro país. Según el INTI, estos medidores tienen un margen de error máximo de 0,041 g/l, por lo cual no se aconseja fijar como límite el 0,00 g/l.

---

<sup>4</sup> La moto es el principal vehículo involucrado en siniestros con víctimas, aproximadamente uno de cada dos siniestros con víctimas tienen como protagonistas este tipo de vehículos.

A partir de estos conceptos, se puede diferenciar cuando hablan de alcohol cero, que es lo deseable, y la tolerancia o alcoholemia cero, que es un error técnico<sup>5</sup>.

La experiencia de nuestro país vecino, Chile, se remite al año 2012 cuando por ley redujo el límite de alcohol en sangre permitido para conducir cualquier tipo de vehículo, el cual pasó de 0,5 g/l al 0,3 gl. Las estadísticas oficiales que brinda la CONASET<sup>6</sup> muestran que a partir de ese año se redujo significativamente la cantidad de fallecidos por alcohol en conducción: mientras que en el periodo 2006-2011 la cantidad de fallecidos por esta causa fue de 218 en promedio anual, entre 2012 y 2017 la cantidad promedio de fallecidos por año fue de 144.

Por su parte, en países como Suecia que establecieron una Ley de Alcohol Cero, la realidad es que determinaron un nivel de tolerancia legal de Alcoholemia de 0,2 gramos de alcohol por litro de sangre, todo ello con el objetivo de cubrir cualquier imperfección del sistema de medición<sup>7</sup>.

Las tragedias por accidentes de tránsito que suceden a diario en nuestro país exigen una actualización de la legislación vigente que tienda a disminuir los riesgos de seguridad vial, sin perder de vista las limitaciones que en la práctica existen a la hora del cumplimiento y control de las normativas. Por ello, la presente iniciativa propone reducir y unificar los límites permitidos de alcohol en sangre al conducir en 200 miligramos por litro de sangre (0,2 g/l), para cualquier tipo de vehículo.

Por otro lado, el peligro y la problemática se concentran principalmente en aquellos conductores altamente alcoholizados (por encima de un gramo de

---

<sup>5</sup> Seguridad vial: alcohol cero, sí; alcoholemia cero, no <https://www.lanacion.com.ar/autos/al-volante/seguridad-vial-alcohol-cero-si-alcoholemia-cero-no-nid28052021/>

<sup>6</sup> Comisión Nacional de Tránsito de Chile <https://www.conaset.cl/>

<sup>7</sup> Seguridad vial: alcohol cero, sí; alcoholemia cero, no <https://www.lanacion.com.ar/autos/al-volante/seguridad-vial-alcohol-cero-si-alcoholemia-cero-no-nid28052021/>

alcohol por litro de sangre)<sup>8</sup>. Esto se ve reflejado, según lo detalla el Informe del Análisis de los Controles de Alcoholemia en la Argentina, periodo 2016 - 2018, de la Dirección Nacional de Observatorio Vial, que expresa: *“en el caso de los conductores particulares, el nivel de alcohol en sangre entre los casos positivos es en promedio 1,11 g/l, lo que más que duplica el nivel máximo permitido por ley. Entre los conductores de motovehículos, este valor se encuentra en 1,01 g/l en promedio, quintuplicando el nivel máximo permitido por ley para este tipo de conductores”*<sup>9</sup>

El gráfico a continuación surge de una investigación muy citada en la literatura sobre esta temática, donde se puede observar que el riesgo de siniestro vial aumenta significativamente a partir de un nivel de Concentración de Alcohol en Sangre (CAS<sup>10</sup>) de 0,5 g/l<sup>11</sup>.

---

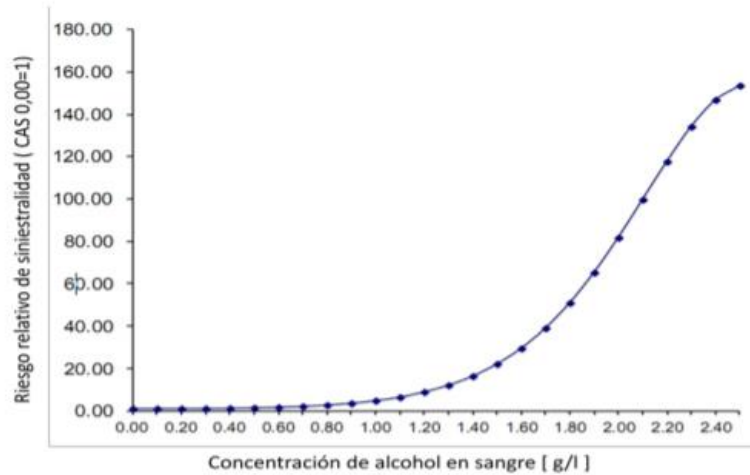
<sup>8</sup> Seguridad vial: alcohol cero, sí; alcoholemia cero, no <https://www.lanacion.com.ar/autos/al-volante/seguridad-vial-alcohol-cero-si-alcoholemia-cero-no-nid28052021/>

<sup>9</sup> Informe del Análisis de los Controles de Alcoholemia en la Argentina, periodo 2016 - 2018, de la Dirección Nacional de Observatorio Vial [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv\\_observatorio\\_informe\\_controles\\_alcoholemia\\_2.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_observatorio_informe_controles_alcoholemia_2.pdf)

<sup>10</sup> Refleja la relación entre gramos de alcohol por cada litro de sangre (g/l).

<sup>11</sup> Informe del Análisis de los Controles de Alcoholemia en la Argentina, periodo 2016 - 2018, de la Dirección Nacional de Observatorio Vial [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv\\_observatorio\\_informe\\_controles\\_alcoholemia\\_2.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_observatorio_informe_controles_alcoholemia_2.pdf)

Gráfico 1. Estimación de riesgo relativo de siniestralidad según la CAS.

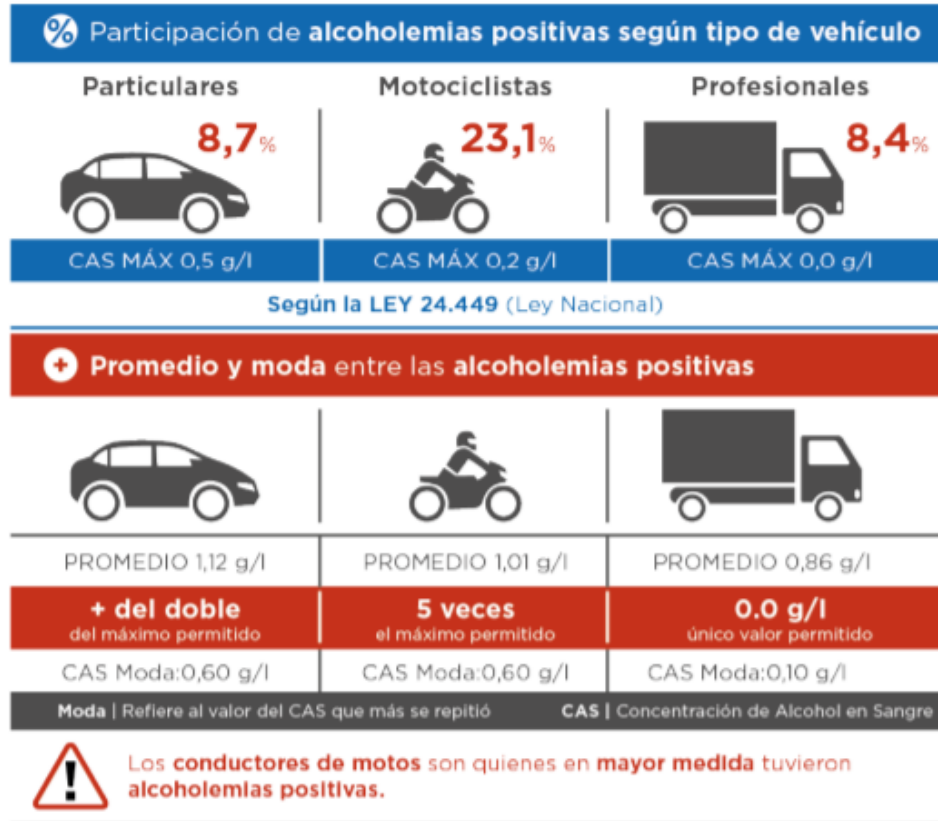


Fuente: R. P. Compton, et al. 2002. Estudio Grand Rapids (estudio de casos y controles).

Este gráfico, permite identificar la relación directa entre consumo de alcohol y siniestralidad, y en donde el riesgo objetivo se despega del eje horizontal a partir de una CAS mayor a 0.5 g/l.

Para mayor abundamiento, la principal problemática en torno al exceso al alcohol en sangre en los conductores de vehículos radica en los **elevados** valores de alcoholemia que arrojan en los controles y en consecuencia mayor riesgo siniestralidad:

Entendiendo la **problemática** entre los **distintos tipos de conductores**.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de 38 municipios y 6 policías provinciales. N: 45.909 controles.

Si se observan los niveles de CAS de aquellos conductores con alcoholemia positiva se puede ver que estos niveles alcanzan valores promedio similares entre los conductores de los distintos vehículos. Este promedio ronda alrededor de 1,0 g/l. En el caso de los conductores particulares, el nivel de alcohol en sangre entre los casos positivos es en promedio 1,11 g/l, lo que más que duplica el nivel máximo permitido por ley. Entre los conductores de motovehículos, este valor se encuentra en 1,01 g/l en promedio, quintuplicando el nivel máximo permitido por ley para este tipo de conductores. Finalmente, entre los conductores profesionales transgresores, el nivel promedio de CAS es de 0,86 g/l, muy por encima del 0 g/l que se establece por ley<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Informe del Análisis de los Controles de Alcoholemia en la Argentina, periodo 2016 - 2018, de la Dirección Nacional de Observatorio Vial

Lo expuesto se trata de una problemática mundial, del Informe del Análisis de los Controles de Alcoholemia en la Argentina, periodo 2016 - 2018, de la Dirección Nacional de Observatorio Vial, se derivan los siguientes datos al respecto:

“El análisis realizado ha permitido develar que de cada 100 conductores controlados 16 presentaron alcohol en sangre, de los cuales 9 superaban el límite legal permitido para su tipo de licencia. Si bien el objetivo de toda política de estado debiera ser que circulen cero conductores con más alcohol en sangre que el permitido, es válido preguntarse si las cifras que surgen de este informe son altas o bajas en términos relativos, comparado con lo que sucede en otras sociedades. De acuerdo a lo reportado por los propios países para el año 2013, en Chile 7,6% de los conductores controlados presentaba valores de CAS por encima del límite legal, mientras que en Paraguay esa cifra sería de 4,9%. El límite legal de estos países era de 0,3 y 0 g/l respectivamente. En cambio, en el caso de Ecuador, en ese mismo año 21% de los casos controlados tenían presencia de alcohol, sin diferenciar la participación de los que excedían el límite legal, establecido en 0,3 g/l de sangre para este país (IRTAD, 2017). Por otra parte, de acuerdo a información publicada por el Consejo Europeo de Seguridad en el Tránsito, la proporción de conductores que transgreden los límites legales permitidos de alcohol en sangre varía de país en país, y no es del todo comparable entre países por las mismas limitaciones metodológicas que se mencionan en el presente reporte. Los valores más altos reportados para el año 2015 se encuentran en Gran Bretaña (11%) y Chipre (7%), mientras que los más bajos corresponden a Polonia (0.7%) y Estonia (0.9%) (ETSC, 2018)

Se hace necesario trabajar en mejorar los índices expuestos, abordando la materia en cuestión desde diferentes enfoques, y esta propuesta pretende dar un nuevo marco de regulación nacional a la problemática del consumo de alcohol



asociada a la seguridad vial, e invita a las provincias y a la CABA a adherir a esta iniciativa.

Por los fundamentos expuestos, solicito a mis pares que me acompañen en el presente proyecto de ley.