



**DIPUTADOS
ARGENTINA**

2022 – “Las Malvinas son argentinas”

PROYECTO DE LEY

MODIFICACIÓN LEY DE TRÁNSITO N° 24.449.

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de ley:

ARTÍCULO 1: Sustitúyase el artículo 82 de la ley N° 24.449 el cual quedará redactado de la siguiente manera:

ARTÍCULO 82.- REINCIDENCIA. Hay reincidencia cuando el infractor cometa una nueva falta habiendo sido sancionado anteriormente en cualquier jurisdicción, dentro de un plazo no superior a un año en faltas leves y de tres (3) años en faltas graves.

Las sanciones por las faltas graves son antecedentes para la aplicar la reincidencia por las faltas leves, no así a la inversa.

En todos los casos, los plazos se cuentan desde la infracción.

ARTICULO 2. Incorpórese como artículo 82 bis a la ley N° 24.449 el siguiente:

ARTICULO 82 BIS.- La reincidencia se sanciona en todos los casos, con multas que aumentarán:

- a) Para la primera, el doble de lo que correspondería;
- b) Para la segunda, el triple de lo que correspondería, con la inhabilitación por un período de sesenta (60) hasta ciento ochenta (180) días;
- c) Para la tercera, el cuádruple de lo que correspondería, con la inhabilitación desde ciento (180) días hasta trescientos sesenta y cinco (365) días.
- d) Para las siguientes, se multiplica el valor de la multa originaria y también los días de inhabilitación.



ARTICULO 3. Sustitúyase el artículo el artículo 83 de la ley N° 24.449, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

ARTÍCULO 83.-: CLASES. Las sanciones por infracciones de esta ley son de cumplimiento efectivo, no pueden ser aplicadas con carácter condicional ni en suspenso, y consisten en:

- a) Arresto;
- b) Inhabilitación para conducir vehículos o determinada categoría de ellos en cuyo caso se debe retener la licencia habilitante;
- c) Multa.
- d) Concurrencia obligatoria a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública, como pena accesoria de los incisos a) y c). El incumplimiento de la aprobación del curso triplicará la sanción de multa.
- e) Decomiso los elementos cuya comercialización, uso o transporte en los vehículos esté expresamente prohibido; como pena accesoria de los incisos a) y c).
- f). Trabajo comunitario, como pena accesoria de los incisos a) y c);

Las multas podrán ser aplicadas juntamente con cualquier otro tipo de sanción.

Para el caso de inhabilitación, cumplida la misma, se deberá concurrir a un centro de emisión de licencias de conducir para obtener nuevamente la habilitación, debiendo cumplir los requisitos exigidos para la obtención por primera vez de la licencia de conducir.

ARTÍCULO 4. Incorpórese a la ley N° 24.449 el artículo 84 bis, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

ARTICULO 84 bis.-: En caso de que infractor violare la prohibición establecida en el artículo 48 inciso a), constituyendo una falta grave de acuerdo con el artículo 77 inciso m),



será sancionada esta infracción con una multa de, por lo menos, 2.500 U.F, más las demás sanciones que pudieren corresponder y sin poder acceder a la reducción establecida en el artículo 85 inciso a).

ARTÍCULO 5. Incorpórese a la ley N° 24.449 el artículo 84 ter, el cual quedará redactado de la siguiente forma:

ARTÍCULO 84 ter.-: Si condujere un vehículo con una alcoholemia igual o superior a un (1) gramo por litro de sangre, el infractor será sancionado con multa desde cuatro mil (4000) U.F. hasta nueve mil (9000) U.F. o arresto de hasta treinta (30) días, e inhabilitación como accesoria en todos los casos para conducir vehículos desde noventa (90) días hasta trescientos sesenta y cinco (365) días. En este caso no se aplicará la conversión de la sanción de multa o arresto en trabajo comunitario. Siempre corresponderá la retención del vehículo y no se reintegrará a su propietario o legítimo usuario hasta que no haya cumplido con la sanción de multa o arresto correspondiente. No podrá acceder a la reducción establecida en el artículo 85 inciso a.



FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La OMS afirma que las políticas exitosas para reducir los accidentes de tránsito atribuibles al alcohol se basan en:

- 1- Un firme compromiso político en la prevención del alcohol al volante;
- 2- Una legislación que defina con claridad los niveles de concentración de alcohol en sangre ilegales para conducir;
- 3- Campañas enérgicas y bien publicitadas;
- 4- Educación de la población para modificar las actitudes con respecto a la conducción bajo los efectos del alcohol y
- 5- Penas estrictas e impuestas con rapidez para quienes sean sorprendidos en falta.
(Organización Mundial de la Salud, FIA, Alianza Mundial para la Seguridad Vial, Banco Mundial, 2010)

El informe sobre “10 estrategias para mantener a los niños seguros en la vía pública” en relación a beber y conducir la OMS recomienda establecer límites de alcohol en sangre de 0,5 miligramos para conductores y reforzar políticas de controles de alcoholemia aleatorios. (World Health Organization and Save Kids Lives, 2015).

En sintonía con lo establecido por la OMS este proyecto tiene por objetivo reforzar y endurecer las sanciones para quienes infrinjan los límites normados por el art. 48, inciso a) de la ley nacional de tránsito buscando el máximo respeto a lo establecido actualmente por la ley N° 24.449 y sus modificatorias y por la ley N° 24.788. Estos límites establecidos por la ley responden justamente a los estándares de lo señalado por la OMS y a estos fines es importante establecer políticas públicas que busquen su cumplimiento efectivo.

El objetivo fundamental de esta nueva regulación es generar una mayor conciencia en todos los conductores a través de la aplicación efectiva de las sanciones.



La experiencia nos muestra que seguir las guías marcadas por la OMS es el camino para prevenir y reducir la siniestralidad. Creemos necesario abordar el tema de la siniestralidad y ponerlo en la agenda política.

La legislación comparada incluso en países con los mejores índices de seguridad vial establece límites de concentración de alcohol en sangre para conducir de 0,5 y hasta 0,8. Francia, por ejemplo, disminuyó en un 40% los incidentes viales entre 2003 y 2004 luego de intensificar las medidas para hacer cumplir la ley y establecer sanciones más estrictas manteniendo un límite permitido de concentración de alcohol en sangre de 0,5 miligramos. (Organización Mundial de la Salud, FIA, Alianza Mundial para la Seguridad Vial, Banco Mundial, 2010).

Siguiendo las guías marcadas por la OMS la provincia de Mendoza aprobó en 2017 y en 2018 las leyes N° 9.024 y N° 9.158, las que significaron una disminución importante en la siniestralidad vial y lo que es aún más importante un cambio cultural respecto a conducir sobrepasando los límites permitidos. Esto se logró a partir de la intensificación de las medidas para cumplir la ley y las sanciones más estrictas para los infractores, podríamos decir que similar al caso francés.

Los mendocinos acompañaron el cambio impulsado por la legislación y la decisión política del gobierno de la provincia de avanzar, realmente, contra la inseguridad vial. Muestra de ello es que el 2021 fue el año con menos víctimas fatales por accidentes de tránsito de los últimos 14 años.

La ley N° 9.158 avanzó en la lucha contra el alcohol al volante en una modificación que agravó las multas y penalidades para quienes sobrepasen los límites permitidos de alcohol en sangre por sobre 1 gr. Esto fue una innovación ya que en la ley anterior, al igual que en la ley nacional de tránsito vigente N° 24.449, las penalidades son las mismas siempre que se sobrepase el límite permitido de alcohol en sangre. Esto creemos que fue importante ya que establece un margen de sanciones para aquellos infractores cuya concentración de alcohol en sangre sea entre 0,5 y 0,99 gr y otro margen de sanciones para quienes sobrepasen 1 gr. Esta misma agravante es propuesta en este proyecto de ley que busca el respeto efectivo de los límites permitidos, por medio de



concientización y controles aleatorios de tránsito, pero también estableciendo una agravante para aquellos infractores que superen aún más los límites permitidos. Asimismo, también se endurecen, en general, las penalidades a los infractores del actual límite de 0,5 gr.

Experiencias de políticas más restrictivas han demostrado no ser exitosas para disminuir la siniestralidad vial en relación con las políticas que permiten la conducción con una tolerancia de 0,5 miligramos de concentración de alcohol en sangre. Provincias con políticas más restrictivas se encuentran entre las provincias con mayor siniestralidad vial, mientras que Mendoza con políticas que implican el respeto del límite de alcohol en sangre prescripto por la ley N° 24.449 se encuentra entre las provincias con menor siniestralidad vial.

Las primeras políticas de alcohol cero fueron impulsadas en Suecia donde se establecieron políticas de “alcohol cero al conducir” pero no alcohol cero al momento de los controles, sino que en sintonía con los estándares internacionales Suecia tiene un límite de alcohol en sangre de 0,2. (Comisión Europea de Seguridad Vial, 2016).

Al momento de hablar de políticas más restrictivas respecto de la concentración de alcohol en sangre es importante también discutir sobre las particulares de los instrumentos utilizados. En el momento de la medición creemos que, tal como exige la ley, debe establecerse un valor nominal (el deseable), el margen de tolerancia y la unidad de medida. No hay medida sin tolerancia, sin una concentración legal para conducir tal como lo establece la OMS.

Los aparatos de medición no son infalibles. En el caso de un alcoholímetro, el margen de error máximo establecido y aceptado por la legislación argentina es de 0,041 gramos de alcohol por litro de sangre en condiciones de laboratorio. Esto fue ratificado por el director de Metrología Legal Ing. Leandro García del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), que es el organismo encargado de la calibración de todos los alcoholímetros del país. Al ser los alcoholímetros aparatos sensibles deben ser calibrados periódicamente. Algunos cada 6 meses, otros una vez por año o cada cierta cantidad de



mediciones, para que una vez calibrados vuelvan a operar dentro del margen de error de 0,041 gramos de alcohol por litro de sangre.

De lo anterior se desprenden dos factores. El primero es que con el tiempo y el uso los alcoholímetros se descalibran y el segundo es que el error antes mencionado es en condiciones de laboratorio, ya que en la operación diaria esta falla puede ser mayor de acuerdo a las condiciones de humedad y temperatura. Estos son los llamados “errores técnicos de medición”, que siempre están presentes.

A partir de estos conceptos podemos diferenciar una política de alcohol cero y controles de alcohol cero, sin un margen de tolerancia como una política más de una finalidad recaudatoria y no en pos de la seguridad vial.

En lo que respecta a las políticas de límites permitidos de alcohol en sangre es interesante analizar la publicación de la radiografía de la siniestralidad vial en el país en el primer semestre de 2021 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. (Ministerio de Transporte de la Nación Argentina, 2021).

Las provincias que registran mayor siniestralidad vial fatal en relación con la tasa de mortalidad y frecuencia de ocurrencia de incidentes viales son Santiago del Estero, Misiones y Chaco. En cuanto a las características de los siniestros viales fatales, 50 por ciento ocurrieron en rutas y 55 por ciento fue por colisión.

En la segmentación de las jurisdicciones a partir de la siniestralidad (análisis del 01/01 al 30/06 del 2021), se identifican tres categorías: Menor siniestralidad fatal, Siniestralidad moderada pero estable, Mayor siniestralidad fatal.

Menor siniestralidad fatal: Mendoza, Buenos Aires, Chubut, Santa Cruz, Formosa, CABA y Tierra del Fuego.

Mayor siniestralidad fatal: Santiago del Estero, Misiones, Chaco, Jujuy, La Rioja, Corrientes, Tucumán y Salta

Siniestralidad moderada pero estable: Córdoba, La Pampa, Santa Fe, Catamarca, San Juan, Rio Negro, Entre Ríos, Neuquén y San Luis.



Es importante señalar que algunas provincias vienen aplicando la norma de “alcohol cero” en sangre. Entre ellas se encuentra Córdoba, Salta, Tucumán, Entre Ríos, Jujuy, Río Negro y Santa Cruz.

En conformidad con lo que hemos planteado en este proyecto las buenas prácticas promovidas por la OMS para disuadir a las personas de conducir bajo los efectos del alcohol son: establecer límites de concentración de alcohol en sangre, hacer cumplir las disposiciones concernientes a la concentración del alcohol en sangre, realizar pruebas aleatorias y selectivas para determinar el contenido de alcohol en el aliento, rigor en las sanciones, rapidez en las sanciones, tratamiento a los infractores reincidentes, restricciones para los conductores inexpertos, límites más bajos de alcoholemia para conductores noveles y políticas de conductores designados.

Por lo tanto, estamos seguros de que, para solucionar el dilema del alcohol y la conducción, primero hay que tener estadísticas concretas y verídicas, sin apelar a números improbables. Además hay que evaluar que el gran problema está en los conductores altamente alcoholizados (más de un gramo).

Estamos seguros por la experiencia que ha tenido la provincia de Mendoza es necesario educar, concientizar a la sociedad, haciendo hincapié en la educación vial, generar mayores y efectivos controles e implementar políticas que endurezcan las penalidades para los infractores. Es necesaria la modificación de la legislación y condenar severamente a aquellos que sean encontrados en un control rutinario de alcoholemia con más de la tolerancia permitida.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto.

Autora: Jimena Latorre

Coautores: Pamela Verasay, Lisandro Nieri, Julio Cobos, Omar de Marchi, Alvaro Martinez.



Comisión Europea de Seguridad Vial. (2016). *Tasa máxima de alcoholemia*. Obtenido de https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/sweden/alcohol_limits_es.htm

Ministerio de Transporte de la Nación Argentina. (2021). *Informe reporte semanal de siniestralidad vial primer semestre 2021*. CABA: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Organización Mundial de la Salud, FIA, Alianza Mundial para la Seguridad Vial, Banco Mundial. (2010). *Drinking and driving: a road safety manual for decision makers and practitioners*. Washington D.C: Global Road Safety Partnership.

World Health Organization and Save Kids Lives. (2015). *Ten strategies for keeping children safe on the road*. WHO.