



2024 – Año de la Defensa de la Vida, la Libertad y la Prosperidad

PROYECTO DE LEY
EMERGENCIA EN SEGURIDAD VIAL

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

CAPÍTULO I - EMERGENCIA EN SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 1°: Declárase la emergencia en materia de seguridad vial en todo el territorio nacional por el término de un año desde la promulgación de la presente ley.

ARTÍCULO 2°: Durante el plazo que se extienda la emergencia, la autoridad de aplicación tendrá la obligación de coordinar con los distintos organismos y ejecutar las acciones necesarias tendientes a prevenir y revertir la tasa de siniestralidad vial en todo el territorio nacional.

ARTÍCULO 3°: La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la autoridad de aplicación de la presente.

ARTÍCULO 4°: Convócase de manera permanente y extraordinaria al Consejo Federal de Seguridad Vial, el que en el plazo de 60 días deberá elaborar el Plan Nacional de Emergencia en Seguridad Vial con acciones concretas que promuevan la educación, concientización y prevención en materia de siniestralidad vial.

ARTÍCULO 5°: El Plan Nacional de Emergencia en Seguridad Vial deberá contener, como mínimo y en el marco del artículo 7° de la Ley 24.449, los siguientes objetivos:

- a) realización obligatoria de acciones educativas sistemáticas en los establecimientos escolares, fortaleciendo los preceptos de la ley 27.214;
- b) elaboración de campañas masivas de comunicación destinadas a la prevención de siniestros viales;
- c) adecuación de las leyes locales a los preceptos de la ley 24.449;
- d) redacción de un nuevo "Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial";
- e) relevamiento y corrección de las velocidades máximas exigidas en rutas nacionales a fin de ajustar las mismas a circunstancias razonables y adecuadas, evitando disponer variantes que puedan ocasionar colisiones de acuerdo al lugar y circulación del tránsito. En igual sentido se instará a las autoridades provinciales, municipales y de la Ciudad de Buenos Aires;"
- f) mapeo de las deficiencias en infraestructura vial con intervención directa en la planificación de las modificaciones que se requieran en el marco de la emergencia.

ARTÍCULO 6°: Encomiéndase, en los términos del artículo 2° de la ley 24.449 y del inciso g) del artículo 4° de la ley 26.363, a la Gendarmería Nacional y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, intensificar las acciones dinámicas y presenciales de prevención y control de tránsito con el objeto de persuadir y hacer cesar de inmediato al infractor en su accionar y disminuir la tasa de siniestralidad vial.

ARTÍCULO 7°: Encomiéndase a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a implementar el sistema de puntos establecido en el inciso f) del artículo 13 de la ley 24.449 en el plazo máximo de un año.

CAPÍTULO II - DE LAS MODIFICACIONES A LA LEY 24.449

ARTÍCULO 8°: Modifícase el artículo 1° de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 1° ÁMBITO DE LA APLICACIÓN. La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, así como también a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito, en todo el territorio de la República Argentina. Quedan excluidos los ferrocarriles y las aeronaves. Las disposiciones de la presente ley son de orden público.”

ARTÍCULO 9°: Modifícase el artículo 2° de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 2°. COMPETENCIA. Son autoridades de control, aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta Ley, los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

El PODER EJECUTIVO NACIONAL concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen.

Asígnanse las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a la GENDARMERÍA NACIONAL y a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

La GENDARMERÍA NACIONAL y la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL tendrán a su cargo la constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios del dominio público nacional para lo que no precisarán de autorización de la jurisdicción por la que atraviere dicha vía.

Facúltase a la GENDARMERÍA NACIONAL y a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL a actuar de manera complementaria con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES afectados a las tareas de prevención y control de tránsito.

La autoridad local correspondiente podrá disponer exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, exclusivamente en las cuestiones que se refieran a la circulación del tránsito y estacionamiento urbano, y al ordenamiento de recorrido de vehículos de transporte en el ámbito de su competencia, siempre como accesorias a esta ley y se realicen por vía de excepción con fundados motivos.

Cualquier disposición local no debe alterar el espíritu de esta Ley, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, las normas locales sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez.

Toda normativa provincial o municipal que estuviere en pugna o contravención con las prescripciones de la presente ley adolecerá de absoluta e insanable nulidad.

ARTÍCULO 10: Modifícase el artículo 69 de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente forma:

“ARTICULO 69. — PRINCIPIOS BÁSICOS. El procedimiento para aplicar esta ley es el que establece en cada jurisdicción la autoridad competente. El mismo debe:

- a) Asegurar el pertinente proceso adjetivo y el derecho de defensa del presunto infractor;*
- b) Autorizar a los jueces locales con competencia penal y contravencional del lugar donde se cometió la transgresión, a aplicar las sanciones que surgen de esta ley, en los juicios en que intervengan de los cuales resulta la comisión de infracciones y no haya recaído otra pena;*
- c) Reconocer validez plena a los actos de las jurisdicciones con las que exista reciprocidad;*
- d) Constatada la falta y labrada el acta de comprobación, se notificará al infractor en el momento de la infracción como regla. Toda excepción de notificación posterior por cualquier medio deberá estar debidamente fundada;*
- e) Tener por válidas las notificaciones efectuadas con constancia fehaciente de ella, en el domicilio fijado en la licencia habilitante del presunto infractor. Queda exceptuado de este principio la notificación personal de la infracción cometida, la cual se regirá por el inciso d) del presente artículo;*
- f) Conferir, a la constancia de recepción de copia del acta de comprobación, fuerza de citación suficiente para comparecer ante el juez en el lugar y plazo que indique, el que no será inferior a cinco días, sin perjuicio del comparendo voluntario;*
- g) Adoptar en la documentación de uso general un sistema práctico y uniforme que permita la fácil detección de su falsificación o violación;*
- h) Prohibir el otorgamiento de gratificaciones del Estado a quienes constaten infracciones, sea por la cantidad que se comprueben o por las recaudaciones que se realicen;*
- i) Permitir la remisión de los antecedentes a la jurisdicción del domicilio del presunto infractor, cuando éste se encuentre a más de treinta kilómetros del asiento del juzgado que corresponda a la jurisdicción en la que cometió la infracción, a efectos de que en ella pueda ser juzgado o cumplir la*

condena.”

ARTÍCULO 11: Modificase el artículo 70 de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente forma:

“ARTICULO 70. — DEBERES DE LAS AUTORIDADES. Las autoridades pertinentes deben observar las siguientes reglas:

a) En materia de comprobación de faltas:

- 1. Actuar de oficio o por denuncia;*
- 2. Investigar la posible comisión de faltas en todo accidente de tránsito;*
- 3. Identificarse ante el presunto infractor, acreditando la dependencia inmediata a la que pertenece;*
- 4. Utilizar el formulario de acta reglamentario, entregando copia al presunto infractor, incluso cuando la falta sea detectada mediante un sistema automático de control, salvo que no se identificare o se diere a la fuga, circunstancia que se hará constar en ella. La autoridad competente debe notificar al presunto infractor en una distancia no mayor a cinco (5) en el caso de rutas en zona rural, semiautopistas o autopistas y no mayor a 500 metros en zona urbana de la falta cometida a fin de que cese en su conducta y se notifique fehacientemente de tal situación identificando al conductor. El envío del acta al infractor por vía postal o domicilio electrónico debe ser excepcional y fundada y remitida dentro del término de cinco (5) días hábiles;*
- 5. Los operativos de controles de velocidad a través de sistemas electrónicos automáticos, semiautomáticos o manuales, sean fijos o móviles, deberán estar identificados siempre por un enconado de 500 a 1000 metros previos a la ubicación del radar. Al inicio, deberá observarse un cartel móvil o fijo que indique la presencia del operativo de control radar, el cual debe ser de clara visualización en cualquier condición climática. A esto se le deberá sumar otro cartel que recuerde la velocidad máxima de circulación en dicho punto, el cual deberá coincidir con la última señal vertical u horizontal establecida en forma fija.
Posterior a éste (entre 100 a 250 metros), deberá encontrarse otro cartel con la velocidad máxima de fiscalización. Lo reglado en este inciso es de obligatorio cumplimiento bajo pena de nulidad del procedimiento.*

b) En materia de juzgamiento:

- 1. Aplicar esta ley con prioridad sobre cualquier otra norma que*

pretenda regular la misma materia;

2. Evaluar el acta de comprobación de infracción con sujeción a las reglas de la sana crítica razonada;

3. Declarar nula la infracción que sea detectada a través de un sistema automático de control cuando no se encuentre debidamente señalado y/o el acta no contenga todos los datos específicos de la infracción registrada, incluyendo la identificación del sistema, equipo o dispositivo utilizado, con indicación de marca, modelo, número de serie, homologación y fecha de vigencia de calibración;

4. Hacer traer por la fuerza pública a los incomparecientes debidamente citados, rebeldes o prófugos, salvo los casos previstos en los artículos 69, inciso h), y 71;

5. Atender todos los días durante ocho horas, por lo menos;

6. Hasta tanto la resolución sobre la supuesta infracción no se encuentre firme la misma no podrá figurar en ningún registro de antecedentes de tránsito ni podrá ser exigible para la realización de trámite alguno vinculado al rodado.”

ARTÍCULO 12: Modifícase el artículo 71 de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente forma:

“ARTICULO 71. — INTERJURISDICCIONALIDAD. Todo imputado, que se domicilie a más de treinta kilómetros del asiento del juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, tendrá derecho a ejercer su defensa por escrito mediante el uso de un correo postal de fehaciente constatación o por sistema electrónico establecido por la autoridad de aplicación a tal efecto, garantizando el acuse de recibo correspondiente.

Cuando el imputado se domicilie a una distancia menor, está obligado a comparecer o ser traído por la fuerza pública ante el juez mencionado en primer lugar.

Asimismo cuando el presunto infractor acredite necesidad de ausentarse, se aplazará el juzgamiento hasta su regreso. Este plazo no podrá ser mayor de SESENTA (60) días, salvo serias razones que justifiquen una postergación mayor.

Para el caso de las infracciones realizadas en la jurisdicción nacional, será optativo para el infractor prorrogar el juzgamiento al juez competente en razón de su domicilio, siempre y cuando el mismo pertenezca a una jurisdicción adherida al sistema. El domicilio será el que conste en la

Licencia Nacional de Conducir o el último que figure en el documento nacional de identidad si el cambio de este último fuere posterior al que obra en la Licencia de Conducir y anterior a la fecha de la infracción. Cuando el conductor no hubiese sido identificado en el momento de la infracción el domicilio que se tendrá en cuenta será el del infractor presunto de acuerdo a la información suministrada por el Registro de la Propiedad Automotor.

Quando el juzgamiento requiera el conocimiento del lugar donde se cometió la infracción el juez actuante podrá solicitar los informes pertinentes al juez o a las autoridades de constatación locales.

La reglamentación establecerá los supuestos y las condiciones para ejercer esta opción.

El Estado nacional propiciará un sistema de colaboración interprovincial para las notificaciones, juzgamiento y toda otra medida que permita homogeneizar los procedimientos previstos a los fines del efectivo cumplimiento de lo establecido en la presente ley y su reglamentación.”

ARTÍCULO 13: Modifícase el artículo 85 de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 85: PAGO DE MULTAS. La sanción de multa puede:

a) Abonarse con una reducción del CINCUENTA POR CIENTO (50%) cuando corresponda a normas de circulación en la vía pública y exista reconocimiento voluntario de la infracción. En todos los casos tendrá los efectos de una sanción firme;

b) Ser exigida mediante un sistema de cobro por vía ejecutiva cuando no se hubiera abonado en término, para lo cual será título suficiente el certificado expedido por la autoridad de juzgamiento;

c) Abonarse en cuotas en caso de infractores de escasos recursos, la cantidad de cuotas será determinada por la autoridad de juzgamiento.

ARTÍCULO 14: Incorpórase como artículo 85 bis de la ley 24.449 el siguiente texto:

ARTÍCULO 85 bis: FONDO NACIONAL DE INFRACCIONES. Créase el Fondo Nacional de Infracciones el que estará constituido por el 100% de lo

recaudado por las infracciones realizadas en todo el territorio nacional. Dichos fondos deben ser destinados a:

- a) *Educación Vial: realización de campañas y programas educativos para concientizar a los conductores y peatones sobre la seguridad vial;*
- b) *Infraestructura: mejoramiento y reparación de rutas, caminos y accesos a las zonas urbanas;*
- c) *Atención de Siniestros Viales: prevención, atención y respuesta ante colisiones de tránsito, así como a la asistencia a víctimas.*

ARTÍCULO 15: Modifícase el artículo 89 de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

ARTICULO 89. — PRESCRIPCION. La prescripción opera:

- a) *Al año para la acción por falta leve;*
- b) *A los DOS (2) años para la acción por falta grave y para sanciones.*

El tiempo de cada falta se computa de manera individual.

Transcurrido el tiempo establecido en los incisos a) y b) del presente artículo, la autoridad competente deberá eliminar automáticamente la sanción del Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito (Re.N.A.T.).

ARTÍCULO 16: Modifícase el artículo 91 de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 91°. Las Provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los municipios, en el ámbito de sus competencias, deberán:

- 1. Proceder a la adecuación inmediata de sus normativas en materia de seguridad vial a las disposiciones de la presente ley;*
- 2. Establecer el procedimiento para su aplicación, determinando el órgano que ejercerá la Autoridad del Tránsito en la Provincia, precisando claramente la competencia de los restantes que tienen intervención en la materia, dotándolos de un cuerpo especializado de control técnico y prevención de accidentes;*
- 3. Instituir un organismo oficial multidisciplinario que fiscalice la aplicación de la ley y sus resultados, coordine la acción de las autoridades en la*

materia, promueva la capacitación de funcionarios, fomento y desarrolle la investigación accidentológica y asegure la participación de la actividad privada;

4. Regular el reconocimiento a funcionarios de reparticiones nacionales como autoridad de comprobación de ciertas faltas para que actúen colaborando con las locales;

5. Dar amplia difusión a las normas antes de entrar en vigencia;

6. Integrar el Consejo Federal de Seguridad Vial que refiere el Título II de la ley;

7. Desarrollar programas de prevención de accidentes, de seguridad en el servicio de transportes y demás previstos en el artículo 9 de la ley;

8. Instituir en su código procesal penal, la figura de inhabilitación cautelar.”

CAPÍTULO III - DE LAS MODIFICACIONES A LA LEY 26.363

ARTÍCULO 17: Modifícase el inciso g) del artículo 4° de la ley 26.363, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“g) Coordinar con los organismos competentes, a través de la creación de un programa nacional de policías camineras, las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad, tanto federales como de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial”.

ARTÍCULO 18: Incorpórase como inciso z) del artículo 4° de la ley 26.363 el siguiente texto:

z) Entender en conjunto con la Dirección Nacional de Vialidad en la política de infraestructura vial.

ARTÍCULO 19: Modifícase el artículo 12 de la ley 26.363, el que quedará redactado de la siguiente manera:

ARTICULO 12. — Los recursos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial serán los siguientes:

a) Las partidas presupuestarias asignadas por la Ley de Presupuesto o leyes especiales;

b) Los fondos provenientes del Fondo Nacional de Infracciones;

c) Las donaciones, aportes no reembolsables y legados que reciba y acepte;

d) Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y/o activos;

e) Todo otro ingreso no previsto en los incisos anteriores, provenientes de la gestión del organismo.

f) La contribución obligatoria del UNO POR CIENTO (1%) sobre las primas de seguro automotor correspondientes a las pólizas contratadas con entidades de seguros. Dicha contribución será liquidada por los aseguradores a la Superintendencia de Seguros de la Nación conforme lo establezca la reglamentación. La afectación específica de estos recursos será por el término de DIEZ (10) años.

Los recursos deberán ser asignados teniendo como prioridad el mejoramiento y la reparación de la infraestructura vial de accesos urbanos.

Los fondos estarán sometidos al régimen de la ley 24.156 de Administración Financiera y Sistemas de Control.

CAPÍTULO IV - DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 20: Durante la vigencia de la emergencia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial destinará el cincuenta por ciento (50%) de su presupuesto anual al cumplimiento y ejecución de lo dispuesto en el primer capítulo de la presente ley.

ARTÍCULO 21: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

**Patricia María Vásquez
Diputada Nacional**

FUNDAMENTOS

Señor presidente,

El Observatorio Vial, a través del Informe de siniestralidad vial fatal año 2023¹, nos permite acceder a información contundente sobre dicha situación en nuestro país. Allí, se informa que:

- Durante el año 2023, se registraron 3.675 siniestros fatales.
- Estos siniestros dejaron como consecuencia la pérdida de 4.403 vidas.
- En promedio murieron 12 personas por día.
- A nivel de tasas según población y parque, son las provincias del norte del país aquellas con valores más altos.
- 1 de cada 2 siniestros fatales ocurren en rutas, con mayor peso de las rutas nacionales.
- Según mes del año y región, enero es el que registra mayor siniestralidad fatal. Tres regiones tienen en este mes su valor más alto de siniestralidad: Centro, NOA y Patagonia. Cuyo, por su parte, tiene mayor siniestralidad en abril y julio; mientras que NEA en marzo, julio y agosto.
- Según día de la semana y horario, los fines de semana, entre las 5, 6 y 7 de la mañana son los momentos en que mayores siniestros viales se registran, con un perfil vinculado a la nocturnidad.
- El perfil histórico de la víctima fatal es hombres, jóvenes entre 15 y 34 años y usuarios de motos.
- Las principales causas de los siniestros viales tienen que ver con errores humanos, principalmente por falta de atención (uso de dispositivos electrónicos, celulares), consumo de alcohol y/o drogas y exceso de velocidad.

Estos datos alarmantes, y sostenidos en los últimos diez años, obligan a tomar medidas excepcionales y extraordinarias para abordar lo que se configura en una emergencia. En ese sentido, este proyecto de ley impone declarar la emergencia

¹ Informe de siniestralidad vial fatal año 2023. Datos parciales y preliminares. Datos actualizados a octubre 2024. Elaborado por la Dirección de Estadística Vial – Dirección Nacional de Observatorio Vial (2024) a partir de datos reportados por las jurisdicciones.

nacional en seguridad vial para trabajar mancomunadamente desde el Estado nacional con las distintas jurisdicciones involucradas en acciones concretas tendientes a la prevención y reducción de la tasa de siniestralidad.

Es menester que el Consejo Federal de Seguridad Vial, como organismo coordinador de las acciones en la materia, se aboque de manera urgente y permanente en la elaboración de un plan de emergencia que establezca objetivos y metas claras para su cometido. Este plan no debe ser un rejunte de acciones que tiendan a sostener y reproducir el enfoque clásico de la seguridad vial (“como las personas se equivocan, debemos castigar el error y admitir que siempre ocurrirán muertes”), sino que debe dirigirse hacia un enfoque sistémico, en el que ninguna muerte en ocasión de siniestro vial es aceptable.

La emergencia no sólo necesita de un plan, sino que también requiere de la modificación de la normativa vigente para un cumplimiento efectivo, real, medible y perdurable en el tiempo.

Con esta premisa, la presente iniciativa propone, además, la adecuación de la ley 24.449 y la ley 26.363, entendiendo a éstas como el marco normativo nacional fundamental y de fondo en materia de tránsito y seguridad vial, en el que el carácter federal de nuestro país acompaña de manera única y coherente, sin perjudicar su unicidad ni la seguridad jurídica de los ciudadanos.

La ley 24.449, en sus artículos 1°, 2° y 91 invita a provincias y municipios a adherir a la misma (artículo 1°); a que las jurisdicciones que adhieran a ella determinen un órgano de aplicación (artículo 2°) o bien, reiterando la invitación a las provincias a adherir a sus disposiciones para establecer reciprocidad jurisdiccional (artículo 91). Esta situación ha traído como corolario situaciones muy dispares, perdiendo el carácter de marco normativo de fondo y quitándole la efectividad y eficacia que una norma federal de regulación de los aspectos ligados al tránsito y a la seguridad vial necesita tener para morigerar particularmente la morbimortalidad causada por siniestros viales.

En ese sentido, motiva el presente proyecto de ley la esencia de la seguridad vial en nuestra Nación, traduciéndose en brindar seguridad jurídica a través de las

normas imperantes para hacer efectiva la tutela de los derechos de tránsito seguro de todos los habitantes de nuestra Nación.

Asimismo, no puede escindirse la obligación del Estado nacional en garantizar seguridad en el transitar y la posible afectación en la salud como consecuencia de la omisión o falta de garantías en la seguridad vial en la seguridad de caminos.

En ese sentido, ha dicho la Corte Suprema de Justicia de la Nación, *“no se puede soslayar la relación entre la regulación vial y el rol de garante de la salud pública del Estado argentino. El riesgo de graves daños que se puedan ocasionar entre sí diferentes personas en el tránsito, por una colisión o impacto a una velocidad superior a la propiamente pedestre, justifica el interés estatal de preservar la salud pública. Sin erigirse en un poder ilimitado encuentra fundamento en la atribución de mejoramiento de la seguridad vial que –como se dijo en otro contexto– es propia y específica de la autoridad estatal (conf. arg. “De La Fuente”, Fallos: 344:566). Similar enfoque, vinculando la preservación de la seguridad vial y el rol del Estado como garante de la salud pública, motivó al Secretario General de las Naciones Unidas a recomendar a la Asamblea General, en el año 2003, que procure encarar “la crisis de seguridad vial en el mundo” (A/58/228) bajo un “enfoque sistémico” de los distintos factores de riesgo en el tránsito, manifestando una particular preocupación porque en ese entonces el 2,2% de la mortalidad del mundo se producía como consecuencia de accidentes viales” (CSJ 972/2017/RH1 Garay, Diego Sebastián c/ Provincia de Mendoza s/ amparo).*

Consecuentemente, todo plan estatal debe estar acompañado de una normativa adecuada y a la altura de las circunstancias actuales de nuestro país. Al hablar entonces de brindar protección, ello no puede hacerse por lugares o etapas, o aplicar normas y condiciones diversas según la jurisdicción, sino que debe ser un plan de protección integral en consonancia con el principio de unidad nacional. Además, al ser una cuestión de seguridad, que hace en definitiva a la preservación de la vida, es de orden público.

Cabe recordar que nuestro más alto Tribunal ha precisado que *“El orden público*

es el conjunto de condiciones fundamentales de vida social instituida en una comunidad jurídica las cuales por afectar centralmente la organización de estos no pueden ser alteradas por la voluntad de los individuos ni, en su caso, por la aplicación de normas extranjeras.

Ello permitió aseverar que "las leyes de orden público son aquellas que receptan los principios sociales, políticos, económicos, morales y religiosos cardinales de una comunidad jurídica cuya existencia prima sobre los intereses individuales o sectoriales.

La Suprema Corte de Justicia precisó que el legislador, al disponer que es de orden público ha definido a la ley como contenedora de un conjunto de principios de orden superior estrechamente vinculados a la existencia y conservación de la organización social establecida y limitadora de la autonomía de la voluntad"².

Conocido es por todos que, desde un punto de vista material o sustancial, ley es toda regla social obligatoria, emanada de autoridad competente, y resulta contradictorio que su interpretación y aplicación sea diversa si estamos hablando de normas de tránsito aplicables a todo el territorio nacional. ¿Por qué un habitante de una provincia debería estar sujeto a distintas normas mientras se desplaza en su vehículo por distintas provincias? ¿Acaso hay reglas dentro de nuestro país distintas de las que regulan el funcionamiento del tránsito en el mundo?

Atendiendo a dichos argumentos, se propone tanto la modificación del artículo 1° como el 2° de la ley 24.449. La noción de orden público expuesta nos remite al tema del "poder de policía", tanto en su acepción amplia, como restringida. Sobre el particular, el gran maestro del constitucionalismo, el Doctor Germán Bidart Campos ("Tratado Elemental de Derecho Constitucional Argentino", Tomo I El Derecho Constitucional de la libertad, Ediar, 1986, pág. 508 y subsiguientes), nos dice que el poder de policía es "el poder del Estado cuando se ejerce nada más en orden a la protección de la salubridad, moralidad y seguridad públicas, con el consiguiente efecto de limitar los derechos individuales para hacer efectivos esos

² Ley de orden público, doctrina, jurisprudencia, Superior Tribunal de Justicia. SUMARIO DE FALLO. 6 de Marzo de 2009. Id SAIJ: SU50007494

objetivos concretos”. En su largo estudio, el eximio maestro también se interroga sobre las competencias del estado federal y de las provincias en materia de poder de policía, para concluir que “cada vez que en el orden federal y con relación al bien común de toda la población es necesario limitar los derechos por razones de salubridad, moralidad y seguridad públicas, la competencia es federal” (op cit., pág. 510).

La ley 24.449 necesita ser revisada y adecuada en muchos sentidos, pero sobre todo en su alcance y ámbito de aplicación, teniendo en cuenta que el poder de policía reviste en las jurisdicciones locales, pero siempre ateniéndose a los preceptos que emanan de ella. Su actual redacción, que está cumpliendo treinta años, aún no ha logrado permear en la sociedad argentina, por los diferentes ritmos y disímiles criterios de interpretación que cada provincia o municipio en nuestro país le ha impreso a su aplicación.

Asimismo, la efectividad de la norma precisa de otras modificaciones como las propuestas para los artículos 69, 70 y 71.

La instalación de los sistemas electrónicos de control de velocidad e infracciones ha crecido de manera exponencial en los últimos años. Sin embargo, dicha acción no ha tenido un impacto inversamente proporcional sobre la tasa de siniestralidad. Por el contrario, han servido principalmente como recurso recaudatorio en el orden nacional, provincial y municipal. Obviamente resultan un extraordinario negocio para las empresas prestadoras de los sistemas y cámaras respectivas quienes se quedan con el 50% -y en algunos casos con un porcentaje mayor- de la recaudación por infracciones. Teniendo presente también que la distribución de las sumas recaudadas a través de los sistemas electrónicos de control de velocidad, son distribuidas entre las universidades y aquellas empresas, duplicando así supuestamente la misma prestación de asesoramiento técnico, lo cual deviene un absurdo ineficaz. Ante ello, se presenta la necesidad de revisar este sistema y modificarlo para ser eficientes en la reducción de muertes por siniestros viales. No podemos seguir sosteniendo un sistema con finalidad exclusivamente recaudatoria que en nada ha mejorado la seguridad vial ni conduce a la prevención ni persuasión que deberían ser sus únicos objetivos.

De los datos citados al comienzo, se desprende que tenemos en el país un deficiente o nulo sistema de control relacionado con la seguridad vial. Que la mayor cantidad de muertes se concentra en períodos donde las personas se mueven por el país para tomar sus vacaciones o los fines de semana a la madrugada, demuestran que no existe una política de control adecuada que prevenga estos siniestros que se sostienen y prevalecen en dichos momentos del/a día/semana/año. A ello, debemos sumarle el crecimiento sostenido del parque de motovehículos y el aumento de siniestros fatales en este tipo de conductores y sus acompañantes.

Todo ello nos obliga a intensificar los controles dinámicos, mejorar la infraestructura, concientizar a la sociedad de la importancia de respetar las normas de tránsito e invertir el enorme presupuesto con el que cuenta hoy el sistema en acciones concretas y eficaces. No sólo sirve la colocación de sistemas de “fotomultas” que poco logran en hacer desistir a las personas en su conducción temeraria, que en ocasiones se encuentran ocultas, no homologadas, con defectuoso funcionamiento y, en su mayoría, utilizadas con fines exclusivamente recaudatorios.

En ese sentido, no es menor señalar que el "Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial", ratificado por el Congreso de la Nación a través de la ley 26.353, sincera tal situación en su cláusula novena: *“NOVENA.- SISTEMA DE REGISTRO RADARIZADO Y FOTOGRÁFICO: Las partes coinciden que a pesar de los cuestionamientos que sufrieran por razones relativas a los criterios con que fueron implementados y operados en algunas jurisdicciones municipales (...)”*.

La ley 24.449, en su artículo 70, al referirse a los deberes de las autoridades en materia de comprobación de faltas, establece un procedimiento en el que se impone que la autoridad se identifique ante el presunto infractor, acreditando la dependencia inmediata a la que pertenece, y sólo como excepción se contemplan los casos de fuga y/o imposibilidad de identificar a dicho presunto infractor. Es decir, la prevalencia es la prevención, la acción de hacer cesar al infractor en su conducir imprudente y temerario, no así la recaudación. En una palabra, la infracción debe constatarla la autoridad como regla y sólo como

excepción los medios electrónicos. Hoy es exactamente al revés. No obstante, tales preceptos parecieran haber tenido hasta el momento un simple carácter de recomendación. Y las leyes no son recomendaciones.

Es por ello que, para que dicho procedimiento sea realmente efectivo, esta iniciativa propone su modificación estableciendo el uso accesorio, secundario y de excepción de los sistemas electrónicos de comprobación de faltas, invirtiendo la ecuación: el dispositivo electrónico como apoyo de la tarea de la autoridad, no como único y principal elemento de detección de faltas. Insistimos en que el sistema de seguridad vial debe estar apoyado en el pilar de la prevención, no en el dejar hacer para luego cobrar a través de una foto, sin haber persuadido y logrado que la persona desista en su accionar.

Como muestra del espíritu recaudatorio en la colocación de sistemas electrónicos encontramos las declaraciones del ministro de Transporte de la provincia de Buenos Aires, Jorge D'onofrio: *"el stock de multas es de 32 millones. Hay tres posibilidades en la multa emitida. Que se condene, que se absuelva y que quede en el sistema de juzgamiento. No hay borrado de multas en la provincia de Buenos Aires. El sistema de juzgamiento de multas data de 2009. A lo largo del tiempo se ha ido actualizando y hoy llega al límite de sus capacidades. Durante 2022 se recaudaron casi 14 mil millones de pesos. 26 mil en 2023 y en lo que va del año 67 mil millones. Este sistema no tiene capacidad de auto depurarse"*³. Además de admitir que el sistema como tal no funciona adecuadamente, muestra como una cucarda el aumento en la recaudación, situación que debería generarnos una enorme preocupación siendo ello correlato directo del sostenimiento e incremento de la tasa de siniestralidad vial bonaerense.

Por oposición a la recaudación se impone la prevención y, en ese sentido, esta iniciativa propugna como punto fundamental que debe ser atendido en la emergencia, la implementación efectiva del sistema de puntos o *scoring* establecido en el inciso f) del artículo 13 de la ley 24.449. Han pasado dieciséis años desde la ratificación del Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial en donde las provincias se comprometieron a adoptar el

³ "D'Onofrio anunció un nuevo sistema de multas exclusivo de la Provincia"

https://www.gba.gob.ar/seguridadvial/noticias/d%E2%80%99onofrio_anunci%C3%B3_un_nuevo_sistema_de_multas_exclusivo_de_la_provincia (Disponible el 22/10/2024).

sistema. Hoy sólo asistimos a acciones declarativas, sin ningún avance concreto en la efectivización de un real sistema.

También se propone la creación de un fondo específico con lo recaudado por infracciones. Entendiendo a la multa pecuniaria como una consecuencia de la infracción se requiere que dichos fondos recaudados tengan prioridades en su asignación. En Argentina, la mayor parte de las muertes ocurridas a causa de siniestros viales se producen en rutas de doble mano por sobrepaso, las que se encuentran en estado lamentable de mantenimiento. Se impone un programa serio de reparación y construcción de un sistema nacional de autopistas, educación vial y asistencia en ocasión de siniestros viales.

Otro cambio sustancial planteado en el presente proyecto de ley refiere a la prescripción de las multas. En ese sentido, se plantea retomar la redacción original del artículo 89 de la ley 24.449, en donde las faltas leves prescriben al año y las graves a los dos años, guardando total coherencia con el artículo 65 del Código Penal de la Nación y en consonancia con lo dispuesto por el artículo 90 de la ley en cuestión. Asimismo, al imprimir el carácter de orden público a la ley nacional de tránsito, se respeta la unicidad y la seguridad jurídica para el ciudadano. *“La Corte Suprema de Justicia de la Nación, ha sido clara en cuanto a que el poder sancionatorio de la administración de las provincias debe ser analizado bajo los preceptos que el Congreso Nacional y la Constitución Nacional establecen para los procesos penales. De la jurisprudencia del máximo tribunal no quedan dudas acerca de que la legislatura local no tiene potestad para regular el plazo de prescripción en materia de faltas y que se trata de una competencia exclusiva del legislador nacional”⁴.*

Con la mira en fortalecer estos objetivos, se proponen además modificaciones sobre la ley 26.363 de creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Es necesario dar intervención real y efectiva en la planificación de infraestructura vial a los especialistas en la seguridad de las mismas así como también en el diseño de un programa nacional de policías camineras.

⁴ Los Mana S.A. s/ 6.1.52 - estacionamiento prohibido. SENTENCIA. 30 de Mayo de 2023. JUZGADO PENAL, CONTRAVENCIONAL Y DE FALTAS NRO 15. CIUDAD DE BUENOS AIRES, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES. Magistrados: Karina Giselle Andrade. Id SAIJ: FA23370005

Ponernos a la altura de las políticas de seguridad vial mundiales impone a este Honorable Congreso la sanción de un proyecto de ley como el aquí propuesto.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares acompañen con su voto afirmativo la presente iniciativa.

Patricia María Vásquez
Diputada Nacional